

FELIPE SANTOS

**“UM PASSO PARA A CIVILIDADE”. O PROJETO RIO-
ORLA (1990-1992)**

Trabalho de Conclusão de Curso Apresentado no curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ –, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientadora: Prof. Dra. Fania Fridman

Rio de Janeiro

2016

FELIPE SANTOS

“UM PASSO PARA A CIVILIDADE”. O PROJETO RIO-ORLA (1990-1992)

Trabalho de Conclusão de Curso Apresentado no curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ –, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Aprovado por:

BANCA EXAMINADORA

Fania Friedman

nota A

Prof. Dra. Fania Fridman

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

RESUMO:

O objetivo deste trabalho é lançar luz sobre um projeto de requalificação urbana da orla marítima do Rio de Janeiro que se realizou no início da década de 1990, na segunda passagem de Marcello Alencar na Prefeitura do Rio de Janeiro (1989-1992), o Rio-Orla. Num momento de crise urbana e social e quando o neoliberalismo alçava voos maiores no Brasil, a partir do governo Fernando Collor de Mello (1990-1992), a desordem urbana ganhava proporções nunca antes vista na metrópole fluminense, fruto da desindustrialização acelerada da década anterior, fazendo-se presente em todos os lugares, e a praia não seria uma exceção, com um festival de irregularidades. Pouco estudado na academia e com pouca bibliografia existente, mostraremos que a estetização das praias cariocas vai além de uma mera política de renovação do espaço urbano, típicas do novo urbanismo, englobando aspectos políticos, renovando a cultura ao corpo, através do incentivo à prática esportiva, e inserindo a cidade no turismo internacional.

Palavras-chaves: Rio de Janeiro, Urbanismo, Neoliberalismo, *Waterfront*, Década de 1990, Cidadania, política, Empresariamento Urbano.

RESUMÉ:

L'objectif de cette étude consiste à faire la lumière sur un projet de rénovation urbaine de la côte de Rio de Janeiro, le *Rio-Orla*, qui a eu lieu au début des années 1990, à l'occasion de la deuxième passage à la mairie de Marcello Alencar (1989-1992). A l'heure de la crise urbaine et sociale et quand le néolibéralisme a levé vol au Brésil pendant le gouvernement de Fernando Collor de Mello (1990-1992), le désordre urbain a atteint des proportions jamais vues dans la ville. Ce désordre, en raison de la désindustrialisation accélérée de la décennie précédente, était présent partout, et la plage n'a pas fait exception, avec son festival des irrégularités. Peu étudié dans les universités et avec peu de références, cette monographie montre que l'esthétisation des plages de Rio était au-delà d'une politique de simple remplacement de l'espace urbain, typique du nouvel urbanisme, comprenant en plus des aspects politiques, le renouvellement de la culture du corps - en encourageant la pratique du sport-, et l'inclusion de la ville dans le tourisme international.

Mots-clés: Rio de Janeiro, Urbanisme, Néolibéralisme, *Waterfront*, Années 1990, Citoyenneté, Politique, *Urban Entrepreneurship*.

SUMÁRIO

Apresentação	Pg.1
Capítulo 1. “Um passo para a modernidade”: discursos e projeto	Pg.3
1.1 Contextualização	Pg.3
1.2 Do Concurso e seu vencedor	Pg.7
1.3 Do Projeto	Pg.8
1.4 Rio-Orla e Rio 92	Pg.11
Capítulo 2. Interesses em conflito: sociedade civil, imbróglio jurídico e política	Pg.14
2.1 Posicionamento da sociedade civil	Pg.14
2.2 Automóveis, ciclistas e pedestres: um difícil convívio	Pg.18
2.3 <i>Imbroglia</i> jurídico: Rio-Orla versus Lei municipal 1.272/88	Pg.22
2.4 Os vilões da praia: trailistas e João Barreto	Pg.24
2.5 Rio-Orla e Brizolismo	Pg.27
2.6 Arrastões de 1992	Pg.29
Capítulo 3. A “vitrine da cidade”	Pg.32
3.1 “Comodificação” da cidade e urbanismo dos anos 1990	Pg.32
3.2 <i>Waterfront</i> no Plano Diretor Estratégico	Pg.35
Conclusão	Pg.38
Referências bibliográficas	Pg.40

Apresentação

“Orla. Que coisa mais linda, mas cheia de graça”. Era assim, fazendo uma citação incidental à famosa canção Garota de Ipanema de Tom e Vinícius que a Prefeitura anunciava à população em jornais de grande circulação o projeto de requalificação urbanística da orla marítima, o Rio-Orla. Um ano depois da festa da democracia, com as eleições presidenciais de outubro e novembro - passados mais de trinta anos depois da última - a Prefeitura do Rio resolvia investir na praia, local de lazer de cariocas ou não. Uma “região moral” da cidade, do ponto de vista de Robert Ezra Park, ponto de encontro de diversas tribos e galeras das mais variadas paragens.

Para o autor estadunidense, um dos *papas* da Escola de Chicago, a região moral de uma cidade é caracterizada pelas relações primárias, constituídas por afetos e solidariedade em contraponto ao tecido urbano cada vez mais marcado pelo enfraquecimento das relações mais próximas, fruto do desenvolvimento da comunicação, acessibilidade e a divisão social do trabalho que reduzem os laços de comunidade e o sentimento de pertencimento. Os indivíduos passam a transitar pela cidade tendo uma máscara social para cada situação e assim a região moral constitui-se como uma área separada totalmente das demais. Se o grupo identifica a região moral e esta identifica o grupo, trata-se portanto de um território identitário. No caso das praias cariocas, com a profusão de redes sociais na internet nos dias atuais, não é raro encontrar trechos frequentados por grupos específicos, tais como os surfistas, gays e lésbicas, mauricinhos e patricinhas, esportistas, usuários de entorpecentes, entre outros.

No Rio a ideia de democracia praiana virou quase um senso comum. Ela não está só no imaginário popular e nas peças de publicidade veiculadas pela grande mídia. Espraia-se por sua representação legal enquanto espaço público e “bem comum”, através da Constituição de 1988 que normatiza a responsabilidade da União nas praias marítimas, ficando a cargo do município tão somente o gerenciamento da parte urbanística (FARIAS, 2008, p.10).

E justamente num momento em que o Brasil e, por conseguinte, o Rio brindava a esperança de dias melhores vindos com a democracia e a Nova República. A sociedade civil carioca, que durante o cerceamento do regime militar viu tantos estupros urbanísticos serem acometidos contra a cidade, se via diante de um projeto não só de requalificação de espaço público, típico do Novo Urbanismo, mas de normatização quanto à higiene dos trailers, à alimentação e à presença de ambulantes naquela que é a “vitrine da cidade”.

Também podendo ser encarado como um balão de ensaio para políticas de requalificação urbana que se deram a partir de 1993 e incluído no rol de obras que, com a injeção de recursos federais, modificaram o Rio com vistas para a Eco-92 (MARQUES, A; MOREIRA, A. 2007, p.3), o Rio-Orla, seguindo os rumos da era Collor (1990-1992) ao introduzir de vez no Brasil medidas neoliberais em voga na Europa e EUA desde o fim dos anos 1970 como forma de enxugar a máquina estatal, e da globalização da economia mundial vai estabelecer uma parceria com a iniciativa privada. Caracterizando-o em parte como um projeto de *city-marketing* num momento em que a capital fluminense se lançava ao exterior nesses novos tempos de competição entre cidades pelo turismo internacional.

Embora os anseios locais fiquem enfraquecidos diante das técnicas de gestão empresarial tomadas pelas cidades para lidar com a globalização (MARQUES, A; MOREIRA, A. op.cit, p.5-6), as pesquisas realizadas entre 1990 e 1992 apontam para a aprovação da maioria dos cariocas em relação ao projeto, ainda que não o enxergassem como prioridade. O Rio-Orla não passou despercebido pela crítica voraz de setores atacados em seus interesses financeiros (como os trailistas e empresários da praia) e privilégios (como os motoristas e moradores da orla) diante de tantas modificações em um curto prazo de tempo, como a substituição de trailers por quiosques padronizados e a diminuição de uma faixa de rolamento nas pistas marginais à praia. O projeto atingiu também uma dimensão política, dado que contrariava a vontade do então poderoso Leonel Brizola, governador do Estado e líder do PDT, a principal liderança do trabalhismo no Brasil à época e ia de encontro com um dos principais grupos defendidos pelo brizolismo desde 1983, os ambulantes.

Por último, esse trabalho pretende para além de analisar o projeto urbanístico destrinchar seus discursos, sejam eles da Prefeitura, da imprensa e da sociedade civil, bem como os embates políticos e sociais praticados nessa arena, uma faixa de areia de mais de 30km entre o Leme e o Pontal carregada de interesses como veremos a seguir. Deixemos claro aqui o recorte temporal de trabalho, 1990-1992, muito embora os antecedentes e o que veio a seguir (notadamente o período 1993-1996) venham a ser citados, como forma de ilustrar o pensamento trabalhado. Nosso principal objetivo é mostrar o projeto Rio-Orla através de suas discussões, problematizações, e como a sociedade se manifestou. Tal intervenção produziu inúmeros efeitos na cidade no campo político e econômico. Neste sentido este estudo não irá se dedicar à privatização do espaço público que sabidamente veio a seguir a partir do Plano Diretor Estratégico (IWATA, 2001).

Capítulo 1. “Um passo para a modernidade”: discursos e projeto

1.1 Contextualização

Foi em meio à esperança que a cada quatro anos move milhões de corações brasileiros apaixonados por futebol e à frustração do Plano Collor, anunciado havia menos de três meses, que o **Projeto Urbanístico da Orla Marítima da Cidade do Rio de Janeiro** foi apresentado à população no dia 7 de junho de 1990, justamente na véspera da abertura da 14ª Copa do Mundo de Futebol, realizada na Itália. Numa reunião no Palácio da Cidade organizada pelo IPLAN-Rio e o IAB, foi informado que o projeto tinha o objetivo de disciplinar a ocupação e a orla marítima da cidade. O prefeito Marcello Alencar enfatiza no projeto a importância da Zona Sul, a “vitrine da cidade”, como a “área que mais contribui em termos de arrecadação de impostos na cidade” (Jornal do Brasil, 8 jun. 1990). A princípio, os proponentes teriam pouco mais de dois meses para entregar o projeto final¹. Futuramente este prazo seria postergado mais alguns dias, com a data para a entrega final a 3 setembro.

Tão logo foi apresentado à sociedade carioca e aos escritórios de engenharia e arquitetura, iniciou-se um longo debate acerca da praia carioca como espaço público. O extinto Jornal do Brasil foi de início quem mais deu voz ao debate, com várias matérias com personagens de vulto, como artistas, esportistas e intelectuais, opinando sobre a iniciativa e causando um certo estranhamento. O Globo e O Dia também dedicaram matérias a respeito do projeto. Apesar de algumas críticas, pudemos perceber na leitura daqueles periódicos que para os cariocas moradores do balneário de classe média alta e alta a situação nos dias de maior movimento nas praias se não era insuportável, era próxima a isso.

Só para efeito de ilustração, vejamos o que diz o presidente da associação de moradores do Leme e Posto Seis, Ivo Lawssenn, uma das oito associações de moradores que rapidamente se manifestaram solicitando a alteração do edital do projeto, poucos dias depois de sua apresentação, sobre o comércio e maus modos por parte de alguns banhistas:

(as praias do Leme ao Leblon) estão suficientemente urbanizadas, necessitando apenas que sejam reavaliados os serviços de infra-estrutura e as organizações e pessoas físicas que poluem e agredem o meio-ambiente, fatos causadores da má qualidade de vida de seus moradores. (...) onde eles pensam que vão botar isso (os quiosques)? Só mesmo na praia. (Jornal do Brasil, 4 jul. 1990).

No dia anterior à sua apresentação para a sociedade civil, o jornal Tribuna da Imprensa? (6 jun. 1990) aponta iniciativas externas e dentro do país como inspiradoras para o empreendimento, mas não cita quais. Ainda segundo a matéria, o projeto interessava a escritórios de arquitetura e de programação visual, hotéis, agências de publicidade e de viagem.

Projeto nasceu no seio do IAB

Quanto à sua origem, muito embora a diretora da AMABARRA, Luiza Helena Ermel tenha alegado que o mesmo partiu de associações de moradores da Zona Sul, não resta

dúvida de que o Rio-Orla propriamente dito é um projeto externo. No editorial intitulado “IAB e Rio-Orla” (Jornal do Brasil, 26 ago. 1991) o então presidente do IAB-Rio André Solti diz que o Rio-Orla nasceu no Instituto em 1989 quando da divulgação de um possível projeto de urbanização da praia da Barra. A partir daí deu-se uma discussão entre seus membros, *designers* e associações de moradores sobre a praia carioca, seus usos e mobiliário urbano. Em seguida a Prefeitura realizou um concurso público no ano seguinte sob o aval da entidade.

Segundo a narrativa de André Solti, tal movimento teria nascido na sociedade civil, a Prefeitura só ficou a par de tudo depois que o arquiteto Paulo Casé convocou o secretário municipal de Fazenda Eduardo Chualhy para uma reunião aberta, o que determinou outras reuniões sobre o assunto no mês de abril de 1990. Dois meses depois o concurso era anunciado à imprensa.

Contudo, no primeiro semestre de 1989, mais precisamente em março, o prefeito Marcello Alencar, recém-empossado, anunciou um projeto que visava transformar os trailers dos 13 quilômetros de orla de Sernambetiba em decks de madeira sobre cimento armado, com 42 metros de extensão e sete metros de profundidade cada. Futuramente esses decks seriam arrendados por empresas que se apresentassem dispostas a bancar o projeto. Ressalta-se que projeto inclusive tinha a assinatura de um dos filhos de Leonel Brizola, João Otávio Brizola, o “Biloca”, arquiteto de formação, o que foi motivo de suspeita de traição da parte dos trailistas. Depois de ter sido alertada pela AMABARRA e por alguns vereadores de que o projeto era inconstitucional devido à lei municipal 1.272/88 que proíbe o comércio na praia, o mesmo foi engavetado pela Prefeitura.

A partir de então a Prefeitura iniciou uma ofensiva aos donos de trailers cassando as licenças concedidas no ano anterior ao apagar das luzes e realizando fiscalizações sob o lema da higiene e da civilidade² num embate que durou todo o seu mandato, tamanho foram os revezes sofridos na justiça.

Fonte de alimentação dos ratos, os trailers da orla marítima ferem todos os princípios de higiene, além de agredir visualmente a cidade. Quem pensa assim é o prefeito Marcello Alencar... (O Globo, 22 jul. 1989)

O Globo anuncia a tentativa de proibição dos trailers na Barra em 1989. Não resta dúvida de que o embrião do Rio-Orla surgiu aqui, independentemente se poucos meses depois o que era uma simples proposta de remodelação dos trailers - repassando-os para poderosos grupos de alimentação – torna-se um projeto de reurbanização com o intuito de normatizar disciplinas e usos do espaço público.

Como é sabido, no final dos anos 1980 num cenário de crise econômica, aumento de violência, fuga de capitais, inflação galopante e de diminuição de renda que afetou profundamente a metrópole fluminense (LAGO, 2000, p. 148), a Prefeitura do Rio enfrentou um processo de falência, levando à renúncia do prefeito Saturnino Braga (1986/1988) antes de completar o mandato. Portanto não chegaria a ser leviano indagar se o Rio Orla não foi um projeto que, apesar do discurso que contempla os anseios da

¹ À época, foi bastante noticiado a morte de duas pessoas na orla da Barra da Tijuca em decorrência de uma explosão de gás num trailer. Era comum a utilização de botijões de gás, gatos de luz elétrica e ausência de um padrão mínimo de higiene, como água e esgoto nos trailers.

elite conservadora através da normatização do espaço público, como a exclusão de ambulantes, apareceu somente para injetar alguns caraminguás a mais nos cofres municipais.

A segunda passagem de Marcello Alencar pela Prefeitura (1989-1992) é reconhecida pela recuperação das finanças do município, através de recursos adicionais advindos da nova Constituição (1988) e de um conjunto de propostas enviadas a Câmara. Um exemplo desse afã do prefeito de conseguir novos recursos para o caixa municipal é o decreto nº 8.739, que estabelece critérios para taxação de área ocupada por eventos artísticos, recreativos e esportivos realizados na orla além da publicidade veiculada nesse espaço.

Antes, os produtores de eventos lucravam milhões, iam embora e a prefeitura recolhia o lixo. A praia era usada como *outdoor* por anunciantes que nada pagavam por isso.³

justifica a nova fonte de arrecadação municipal o então secretário municipal de Fazenda Eduardo Chualhy, em 1989, que afirmava que a publicidade nos trailers era o outdoor mais barato da cidade, em função do espaço nobre e do pagamento risível⁴ dado pelos trailistas à Prefeitura.

Desde o início de seu mandato, a retirada dos trailers da orla tornou-se uma questão central para o governo Marcello Alencar. Para além da apresentação do projeto natimorto de urbanização da Barra da Tijuca e do decreto nº 8,739, a Prefeitura cassou inúmeras concessões dadas aos trailistas num daqueles "trens da alegria" ao final do mandato de Jó Rezende, ex-presidente da FAMERJ (Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro). Ironicamente, João Barreto, o principal empresário da praia, com livre circulação no meio político, alegou que o município queria entregar para multinacionais do *fast food* o comércio da praia, enfraquecendo os humildes barraqueiros. Destaquemos também a disputa ocorrida na Câmara contra o "lobby do cachorro-quente", formada por vereadores aliados aos trailistas, sobretudo ao empresário João Barreto, através do artigo 301 da Lei Orgânica do município (1990) que previa concessão de licença por tempo indeterminado aos donos de trailers que estavam há mais de cinco anos em atividade na orla marítima.

Arantes (2000, p.12-16) vê nas novas políticas urbanísticas de "fazer cidade" através de obras de requalificação, em voga de um lado a outro do oceano, uma espécie de "animação cultural", onde as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas se forem dotadas de um planejamento estratégico capaz de gerar respostas competitivas a um cenário de globalização. Neste, onde a crise econômica, inclusive, é utilizada para persuadir uma população deprimida e sufocada com o agravamento das questões urbanas, cria-se através de agentes importantes, entre eles a mídia e os promotores de cultura, uma "sensação coletiva de crise". Essas políticas configuram-se, na visão da autora, como um novo filão descoberto por governantes e pelo empresariado urbano:

² Jornal do Brasil, 29 set. 1989.

³ Cerca de NCZ\$ 37,00 por ano

uma fronteira de acumulação de poder e dinheiro por meio de imagens produzidas pela terceira geração urbanística.⁵

Ainda não sabemos o custo de um projeto desse porte, mas tenho certeza de que não faltarão empresas dispostas a participar e contribuir (Marcello Alencar na apresentação do edital Rio-Orla. Jornal do Brasil, 8 jun, 1990)

A fabricação de consensos é uma condição *sine qua non* para a mobilização competitiva através da construção de ideologias sobre identidades, territórios, civismo e comunidade (ARANTES, op.cit, p.27). Voltando ao Rio-Orla, o discurso da insalubridade dos trailers e da desordem urbana nas areias é repetidamente bradado pelo prefeito Marcello Alencar em mais de uma ocasião, por seus secretários e por outras instituições, como a IAB-Rio:

O concurso (o edital) pretende assim solucionar um problema sério causado pelos trailers e postos de vendas desordenados, e pela parafernália publicitária existente hoje nas praias (Adir Ben Kauss, presidente licenciado da IAB-Rio. Jornal do Brasil, 1 ago. 1990)

Do jeito que está, não pode ficar (...) a nossa orla entrou em processo de degradação. Queremos resgatar a imagem das praias, que são um cartão postal da cidade (Edgar Gonçalves da Rocha, secretário municipal de Fazenda. O Globo, 7 jun. 1990)

Vamos melhorar todos os pontos da praia, menos os trailers, se for o caso. Queremos ver como os donos de trailers e anunciantes vão reagir quando perceberem que são seus pontos de venda que estão impedindo a reforma completa da orla (Edgar Gonçalves da Rocha, secretário municipal de Fazenda, ao responder sobre a liminar conseguida na justiça pelos trailistas garantido a renovação concedida em 1988. Jornal do Brasil, 25 ago. 1990)

Durante boa parte do século XX, a discussão em torno da Questão Urbana remetia que giravam em torno da qualidade de vida, qualidade, uso do solo, crescimento desordenado. Ao final do século XX a problemática da competitividade urbana ocupa um espaço central nas discussões, onde o "patriotismo de cidade" e o sentimento de crise acabam minando a vida política das cidades com a formação de coalizões poderosas entre governantes e homens públicos, reduzindo assim a cidadania e tornando as urbes vendáveis a um público consumidor muito específico e qualificado (VAINER, 2000).

A partir de 1989, para recuperar o prestígio internacional de outrora do Rio de Janeiro, a RIOTUR não poupou esforços com um investimento de cerca US\$ 6,5 milhões em ações de marketing na Europa e América do Norte, com eventos que divulgavam a cultura carioca, na manutenção de equipamentos como o Autódromo de Jacarepaguá e o Sambódromo, e participações em seminários do gênero com seus técnicos dispostos a apresentar um novo Rio às agências de viagem internacional. A perspectiva era de atenuar a sensação de violência massivamente veiculada pela imprensa e os símbolos

⁴ A autora utiliza a expressão cunhada por Campos Venturi, na obra *La terza generazione dell' urbanismo* (1987), para designar o urbanismo praticado na Itália dos anos 1970.

criados ao longo do século XX para o país e, conseqüentemente, para a cidade, como o futebol, mulata e carnaval, desgastados mundo a fora. Ainda que o número de visitantes estrangeiros encontrasse há tempos estagnado - girando em torno de 800 mil por ano na década de 1980 - estes deixavam na cidade uma receita anual aos cofres de US\$ 800 bilhões (Jornal do Brasil, 8 jun. 1990). Apesar de tímida comparada a cidades como Paris e Nova York, a campanha da RIOTUR surtiu efeito: Se em 1989 a capital fluminense recebeu 761 mil visitantes estrangeiros, em 2000, com a cidade guiada a partir das diretrizes do Plano Estratégico (1994), que enfatizava o turismo internacional "solúvel" (na concepção dos papas catalães) como peça-chave para a economia da cidade, esse número salta para 2 milhões. Ou seja, em um decênio o Rio conseguiu 1 milhão e 239 mil turistas a mais⁶.

No Rio-Orla, a despeito da propaganda da Prefeitura de que reurbanizar os 31 quilômetros de orla seria o que melhor poderia acontecer para aquele espaço, o que se viu foi uma reação contrária e um afã de intervir, participar que nem uma efeméride como a Copa do Mundo de Futebol conseguiu deter. Uma semana depois de sua apresentação ao público foi contestado, via imprensa, por representantes de oito associações de moradores que, em reuniões com representantes da Prefeitura, do IAB-Rio e do IPLANRIO, pediam que as particularidades de cada trecho de praia fossem respeitadas no edital, atendendo às demandas locais, bem como a não privatização do comércio da orla marítima (O Globo, 18 jun. 1990). No entanto tudo não passou de *mise-en-scène* da Prefeitura e do IAB-Rio que não respeitaram pontos acordados em julho de 1990 junto aos representantes das associações de moradores. Deu-se início ao acirramento de ânimos que se prolongaria durante os dois anos em que o projeto foi tocado.

1.2 Do concurso e seu vencedor

Organizado pelo IAB-Rio juntamente com o IPLAN, órgão da prefeitura, o edital atraiu 23 participantes, com grande maioria de origem fluminense⁷, sendo dividido em dois lotes (Leme-Leblon⁸) e (Barra-Recreio), ambos faturados pela equipe composta por 25 profissionais liderada pelo engenheiro civil Sérgio Magalhães Dias, dono da Sérgio Dias Engenharia Projetos e Consultoria, que embolsou Cr\$ 22 milhões pelos dois projetos vencedores por sua equipe. O anúncio ocorreu a 25 de setembro, depois de duas semanas de análises e estudos dos projetos apresentados pelos julgadores Luiz Paulo Conde, Ivan Oeste de Carvalho, Marcos Konder Netto, Verena Andreatta, Alberto Strozenberg, Edgar Gonçalves da Rocha. Nenhum destes fora indicado pela sociedade civil, através das associações de moradores, contrariando promessa da Prefeitura de que tudo seria com apoio da comunidade, após diversas reuniões entre os meses de junho e julho. Por fim, o projeto vencedor ficou por mais de duas semanas exposto na sede do IAB-Rio, no Flamengo.

Carioca de Copacabana, Sérgio Dias é apresentado no Jornal da Barra, de distribuição gratuita e que não mais existe, como o "projetista mais requisitado para grandes

⁵ Leve-se em conta a perda de um evento da grande magnitude de um Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 para a capital paulista a partir de 1990 e a não realização do *Rock in Rio* entre 1991 e 2001.

⁶ 20 do RJ, 2 de SP, e 1 do PR

⁷ Compreendendo também o bairro de São Conrado.

empreendimentos na Barra”. São citados em seu currículo o shopping Via Parque, o Pólo de Cine e Vídeo, um empreendimento da Disney na Barra (que nunca saiu do papel) e a renovação da faixada do shopping center Rio Sul, este localizado na Zona Sul.

O detalhamento minucioso do projeto vencedor, que inclusive colocou itens que não estavam no edital, como o número de trailistas com e sem licença nos 31 quilômetros de orla, causou uma pequena grita aos demais participantes. Pedro Lentino, segundo colocado no lote Barra-Recreio, criticou as "soluções acabadas e estandartizadas" do projeto vencedor, que acabavam excluindo a participação da comunidade. Marco Antônio Cleto, terceiro colocado no trecho Leme-Leblon, afirmou que a Prefeitura deu mais valor a um projeto mais estético que funcional, enfatizando a redução do número de estacionamentos na praia do projeto vencedor (IWATA, op.cit., p.43). Até um suposto prévio conhecimento do edital antes de sua apresentação da parte da equipe vencedora foi levantado pela diretora da AMABARRA, Luiza Helena Ermel – sem comprovação alguma, diga-se de passagem – assim como a celeridade do projeto escolhido três meses depois de ter sido apresentado, não dando muita margem para discussões na sociedade civil.

Ainda em 1990, o vereador do PT (Partido dos Trabalhadores) Chico Alencar buscou assinaturas na Câmara para tentar em vão modificar o projeto aprovado pela Prefeitura. Para além de um maior “detalhamento”, Chico indagou sobre um suposto auxílio da marca de refrigerantes Coca-Cola ao projeto vencedor, uma vez que o mesmo trazia um logotipo que remetia a empresa de capital estadunidense⁹.

1.3 Do Projeto

Apresentado com o objetivo de dar um novo tratamento para aquilo que a cidade tem de “mais precioso dentre suas belezas naturais”, as nove praias oceânicas, o **Projeto Urbanístico da Orla Marítima da Cidade do Rio de Janeiro** deveria criar uma nova “imagem”, seguindo os critérios técnicos estabelecidos no edital para a ocupação da orla (incluindo faixa de areia, calçadas e pistas para ciclovias), com novos desenhos para quiosques, bancos, aparelhos esportivos, ciclovias, estacionamentos e paisagismo. Tratava-se de desenvolver uma nova identidade para a veiculação de propaganda comercial e sinalização do mobiliário urbano em “harmonia” com a nova imagem pretendida para as praias oceânicas. Interessante notar que as praias da Baía de Guanabara e as oceânicas (notadamente Sepetiba e Pedra de Guaratiba), a princípio não foram incluídas no projeto que contemplou somente as praias do Leme, Copacabana, Arpoador, Ipanema, Leblon, São Conrado, Diabo, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. Sabidamente praias como Flamengo, Bica (Ilha do Governador), Paquetá, Ramos, Dona Luísa (Pedra de Guaratiba) Brisa (Sepetiba) não estão incluídas no roteiro turístico da cidade.

Diretrizes

Apresentado como um "cartão-postal amarrotado", a orla é descrita em algumas linhas, em resumo, como local bagunçado, com ocupação desordenada do espaço público,

⁹ O edital pedia para os projetos concorrentes que apresentassem uma nova imagem à orla, cabendo ao departamento de arte a criação de novas formas para o mobiliário urbano.

impedindo a livre circulação do pedestre, com ocorrência de poluição ambiental e visual, etc. na qual a Prefeitura vinha perdendo o controle há tempos. O edital aponta ser necessária uma remodelação estética e uma mudança de comportamento nas praias, então degradadas com tamanha desordem. O culto ao corpo, que aparece nos anos 1980 através da febre das academias de ginásticas, é ressaltado em algumas linhas justificando maior espaço para atividades físicas, como o *jogging*, em detrimento de pontos de publicidade e venda irregulares que proliferaram na orla, entre outros pontos, como o estacionamento irregular de automóveis à beira da praia, que impossibilitava a visão do mar.

Sendo assim, o edital propunha sete diretrizes. Ei-las:

- a) as soluções devem dar prioridade ao pedestre - se necessário, em detrimento do automóvel;
- b) as obras, à exceção dos quiosques, não poderiam invadir a faixa de areia;
- c) em cada praia prever bolsões para a realização de eventos e atividades esportivas;
- d) prever também pista de ciclovia junto ao calçadão para uso de *skates*, patins e bicicletas;
- e) padronização dos pontos comerciais junto à praia;
- f) prever infraestrutura de luz, água, esgoto e telefone para os quiosques;
- g) prever novos postos de salvamento com banheiro e chuveiro para a Barra e Recreio.

Dos quiosques

Na parte de mobiliário urbano do edital, os 525 trailers legalizados na orla marítima são apresentados, em sua maioria, como insalubres e anti-higiênicos, sendo necessária uma substituição dos mesmos por quiosques padronizados com normas de segurança e condições mínimas de conforto e higiene, entre as quais a ligação com a rede de água e esgoto, ficando a cada concorrente a proposição das dimensões, os espaçamentos entre os mesmos e o desenho padronizado.

Barra da Tijuca-Recreio dos Bandeirantes

No projeto vencedor, a única área do Rio-Orla fora da Zona Sul é apresentada como “rústica” em seu breve histórico de urbanização. Suas vias são descritas como perigosas, devido à ausência de sinais, inspirado em cidades de veraneio estrangeiras e “nas comunidades do futuro”¹⁰, ao cansaço de motoristas que saindo do Centro enfrentavam cerca de 40 minutos de trânsito, acarretando inúmeros acidentes principalmente entre os trechos da Praça do Ó ao Cebolão. Assim a ampliação do trecho entre o Cebolão e o Pontal, então uma única pista com uma faixa em cada sentido, é descrita como importante para a inibição de crimes praticados entre a orla e a reserva de Marapendi e melhor tráfego durante os finais de semana de sol.

No plano rodoviário, enquanto a Zona Sul e todo seu trecho viu apenas uma modificação na perda de uma faixa de rolamento para automóveis possibilitando a

⁹ Plano Lúcio Costa (1969).

futura construção de ciclovias em toda a extensão de sua orla - a Barra e Recreio foram mais afetadas quanto a isso. Para além de outras obras de infraestrutura na AP-5, como a abertura da Via 2, uma modificação bastante notável que o Rio-Orla apresentou nessa área da cidade foi a abertura de mais uma pista na Avenida Sernambetiba, no trecho entre a Av. Alvorada e a praia do Pontal, alterando o Plano-Piloto da Barra da Tijuca. Resignado com mais uma alteração em seu projeto-piloto, Lúcio Costa prefere não interferir:

Não quero opinar, porque isso me obriga a analisar uma série de pontos. Estou com noventa anos de modo que tenho mais o que fazer (JB, 23 ago. 1991).

Um trecho da Sernambetiba, entre a Av. Alvorada e Av. do Contorno, previa um tratamento diferenciado do restante da orla marítima em respeito às reservas naturais do Parque Botânico e da Reserva Biológica, juntos à lagoa de Marapendi, que exigiam uma intervenção urbanística baseada na preservação e manutenção das características ambientais da área. Mas a Prefeitura decidiu utilizar o trecho para realizar um "piloto", alterando o projeto vencedor, permitindo entre outras coisas a colocação de uma manta concreto em uma parte da areia. Porém uma decisão da 1ª Vara de Justiça Federal em ação proposta pelo procurador Paulo Bessa a pedido da AMABARRA, paralisou as obras, o que a fez ter a alcunha de "terra de ninguém". Estava prevista também no projeto vencedor a implementação de uma reserva ecológica, aberta apenas a pedestres, no Recreio. A Reserva do Recreio acabou não saindo do papel durante o Rio-Orla.

Por último, cabe destacar que o projeto vencedor ressalta que "respeita integralmente" as características locais, preservando as dunas e a vegetação de restinga, apontando que nos trechos onde forem necessários aterros os novos taludes seriam de compostos de material arenoso, típico de restinga, o que não aconteceu integralmente como veremos mais adiante.

Leme-Leblon

O Cantinho dos Pescadores, no morro do Leme, que havia sido totalmente reformado na primeira gestão do governo Marcello Alencar (1983-1985), ganhou uma mureta de proteção maior, pedras portuguesas no piso e uma escada, criando um novo acesso às areias da praia;

Na praia do Leblon, para além da ciclovia, o mirante do Leblon (denominado "Parque do Mirante") foi reformado recebendo um deck de madeira de 270 metros quadrados mais um estacionamento para 12 automóveis. O Jardim de Alah, na divisa entre os bairros de Ipanema e Leblon, também passou por uma reforma de seu mobiliário urbano.

Algo que não foi respeitado, talvez por pressão dos moradores, e que estava no projeto vencedor, era a diminuição de 14 para 7 metros do calçamento das avenidas Delfim Moreira e Vieira Souto da parte dos prédios.

Por último, o bairro de Copacabana, à exceção da ciclovia e dos quiosques que provocou a ampliação do calçadão em 11 metros, não sofreu alterações significativas. No edital é destacada a fama internacional do bairro que por isso sempre recebeu atenção do público. Ali é citada a obra de urbanização ocorrida nos anos 1970 que, por

conta das ressacas, alargou a Avenida Atlântida, priorizando a circulação de automóveis, e o calçadão de pedras portuguesas com a paisagística criada por Burle-Marx, tombada pelo patrimônio histórico. No entanto, o edital aponta algumas modernizações para o final de século, entre elas o fim do estacionamento à beira-mar tido como prioridade em função da imobilidade de pedestres e de automóveis; maior utilização do calçadão da praia com a redução do número excessivo de trailers legalizados ou não; e a utilização do calçadão intermediário (entre a praia e os prédios) para estacionamento, acabando com a ação de ambulantes que tomam de assalto o local no período noturno.

Amigos da praia

O projeto vencedor chegou a propor a criação de um grupo que cuidasse da praia, remunerado por um *pool* de empresas privadas - inspirado em modelos de praias estadunidenses - para fiscalizar o cumprimento das normas sobre limpeza e prática de esportes na orla, enfatizando o aspecto disciplinador do projeto para além de uma mera estatização “para inglês ver” no Rio 92. Tal ideia não saiu do papel e ao que tudo indica não foi levada adiante pela Prefeitura depois do projeto passar pelo crivo de parte dos técnicos da Secretaria Municipal de Urbanismo antes de começar a ser executado a partir de dezembro de 1990.

Rio-Orla e sua extensão

Enquanto o Rio-Orla gerava discussão em bairros da orla marítima afetados pelo programa, outros, enciumados, como a Urca, Pedra de Guaratiba e Ilha do Governador, associações de moradores e vereadores (Leila do Flamengo), através das reivindicações frente ao poder público, procuraram incluí-los em suas comunidades.

A Ilha do Governador foi beneficiada por vários projetos dos governos municipal e estadual à época devido ao Aeroporto do Galeão, principal porta de entrada dos governantes vindos para a Rio 92, e a construção da Linha Vermelha, tirada do papel depois de quase 30 anos de sua concepção. No entanto só teria um edital de extensão, realizado pela Prefeitura e o IAB-Rio, específico para os 15 quilômetros de sua orla pública (excluíram-se os 10 quilômetros das áreas militares de acesso restrito a civis) em julho de 1993, na gestão César Maia (1993-1996) que deu continuidade ao projeto da gestão anterior. Quanto ao modelo insulano, vale destacar a menção feita no termo de referência de que o projeto deveria levar em conta ao tratar-se de uma praia com hábitos noturnos, em função das águas sujas da Baía de Guanabara. O programa, inclusive, deveria levar em conta o Programa Despoluição da Baía de Guanabara.

Conforme apontado anteriormente, tais bairros foram deixados à margem quando do concurso de 1990, por sabe-se lá quais motivos. Na orla da Ilha do Governador, através do edital, foram constados problemas semelhantes às das praias marítimas, em menor grau devido à sua peculiaridade, tais como a presença de trailers e estacionamento irregular.

Infelizmente, não obtivemos informação se os projetos de reurbanização e de mobiliário urbano executados na orla de Pedra de Guaratiba e Urca tiveram um concurso público,

como o Rio-Orla e sua extensão na Ilha do Governador. O Flamengo sofreu uma intervenção mais tarde no Rio Mar, uma espécie de continuação do Rio-Orla.

1.4 Rio-Orla e Rio 92

Muito embora tenha entrado para o senso comum e alguns autores (como Iwata, 2001) classifiquem o Rio-Orla como um projeto com vistas à Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (conhecida como Rio 92 ou Eco-92), não foi isto que vimos em nossa pesquisa. O **Projeto Urbanístico da Orla Marítima da Cidade do Rio de Janeiro** foi gestado a partir da segunda metade de 1989, portanto no primeiro ano do governo Marcello Alencar - a partir de um esboço de projeto para a urbanização da praia da Barra - e apresentado oficialmente em junho de 1990.

Apesar do anúncio das Nações Unidas de que o Rio sediaria a Eco-92 ocorrer em 1988, o mesmo só começa a entrar no vocabulário da prefeitura, do IAB-Rio e dos defensores do projeto alguns meses depois a sua apresentação. Só então a efeméride, a qual podemos rotulá-la sem sombra de dúvidas como o primeiro evento mundial que colocou o Rio em cartaz, passa a ser uma das justificativas para o projeto de remodelação da orla carioca.

Na realidade, muito embora algumas obras do Rio-Orla já estivessem prontas desde o verão de 1992 (como trechos de ciclovias e o novo calçamento da orla da Barra da Tijuca), a Rio 92 transcorreu¹¹ sem que o projeto tivesse sido inaugurado por completo, o que se deu no segundo semestre de 1992. Portanto não se sustenta o argumento de que o mesmo teria sido feito como preparativo para a Rio 92, ainda levando em consideração os interesses financeiros da ordem de Cr\$ 100 milhões por ano (Cr\$ 8,9 bilhões de acordo com o câmbio paralelo da época), segundo Edgar da Rocha, ex-secretário municipal de Fazenda. O próprio Marcello Alencar enfatizava em diversas entrevistas a sustentabilidade do projeto no futuro e citava os lucros obtidos pelos trailistas na orla sem qualquer repasse de seus ganhos ao cofre da Prefeitura. E conforme já assinalado, desde 1989 a praia era tida como uma nova fronteira comercial por técnicos da Prefeitura, seja para tirá-la do aperto financeiro enfrentado pelo município ao final da década de 1980, seja para introduzir a cidade de volta ao turismo internacional. Para tanto é de supor uma necessária uma padronização de regras - de convívio e do comércio praiano - ao cenário de desordem pintado pelos veículos de comunicação e pela Prefeitura. Nunca é demais lembrar que 1992 era ano de eleição municipal, na qual o pré-candidato preferido do então prefeito era, publicamente, o seu secretário de Obras, Luiz Paulo Correa da Rocha.

Por último, a Rio 92 foi realizada pela ONU e pelo governo federal, este em parceria com o governo estadual, o que mobilizou forte investimento em segurança pública no Rio de Janeiro para além da construção da Linha Vermelha, ligando o Galeão à Copacabana. O Rio-Orla foi um projeto de competência inteiramente municipal, sem nenhum aporte dos governos federal e estadual, inclusive com problemas com órgãos de

¹⁰ Realizada entre 3 e 14 de junho de 1992.

competência do Estado, como a Feema e a secretaria estadual de Cultura¹², durante os dois anos de implementação. O projeto contou com o apoio da iniciativa privada que, através de empresas do ramo de bebidas,¹³ financiou em parte o projeto de substituição dos trailers por quiosques. Em troca, teriam o direito de vender os produtos nos mais de 200 quiosques que viriam a ser regularizados a partir de 1992.



Em sua coluna no JB, Millôr Fernandes ironiza a associação do Rio-Orla a Eco-92

¹¹ Em outubro de 1990, como forma de preservar suas características diante do projeto e através da indicação da então secretária estadual de Cultura Aspásia Camargo, o governador Moreira Franco tombou por decreto os calçadões, canteiros centrais e as árvores da orla marítima do Leme ao Leblon.

¹² Brahma, Antarctica e Coca-Cola negociaram com a Prefeitura o financiamento em parte do projeto de substituição dos quiosques (cerca de US\$ 40 milhões).

Capítulo 2. Interesses em conflito: sociedade civil, imbróglio jurídico e política

Uma visão hegemônica que domina as conversas sobre a praia no Rio de Janeiro é sua associação – e efetiva celebração – a determinados atributos, tais como a convivência das ‘tribos’, a paquera, a ‘badalação’... Tudo ‘democrático’. Não se nega espaço, dentro disso, ao discurso político, de protesto ou de pregação de ideias, no entanto, o que se revela aí é que essa ‘democracia’ indica uma iniciativa individual que vai desde às mencionadas paqueras (...) indo até à venda de produtos (FARIAS, op.cit. p. 98).

2.1 Posicionamento da sociedade civil sobre o projeto.

Ao final dos anos 1970 e início dos anos 1980, vários movimentos urbanos das mais variadas correntes, linguagens, valores e lugares emergiram na sociedade brasileira. Manifestações que indicavam um descontentamento coletivo da ordem social vigente eclodindo identidades coletivas e outras pautas para a questão urbana. Esse período de transição “lenta e gradual” para a democracia, que só viria em 1985, traz consigo aquilo que muitos autores trabalham: a ideia do surgimento de novos sujeitos coletivos, que em sua gênese traziam um conjunto de necessidades e demandas, nomeadas e objetivadas nos discursos políticos produzidos (SADER, 1982 pp.26-27, 30, 58).

Conforme dito anteriormente, o Rio-Orla por mais que tivesse a aprovação de boa parte da população não passou despercebido pela sociedade carioca. Afinal se realizava na praia, considerada por muitos o local de encontro das mais diferentes tribos e identidades coletivas, aquilo Robert Ezra Park chama por “região moral”. Menina dos olhos do prefeito Marcello Alencar, a despeito dos dividendos colhidos posteriormente, a obra foi bastante sensível à sua gestão, com críticas de diversos grupos e atores sociais por meio de manifestações (em menor escala) ou por cartas aos jornais O Globo e Jornal do Brasil, principalmente.

No editorial “Perguntas na areia” (Jornal do Brasil, 23 ago. 91), o diário chama atenção para a participação social da comunidade carioca acerca do projeto, lembrando o histórico de autoritarismo dos governos militares que, cerceando a liberdade de expressão, permitiu “delitos urbanísticos” cometidos contra a cidade, como a destruição do Palácio Monroe (1977), a alteração arquitetônica sofrida pela Avenida Central nos anos 1970 e a construção do Elevado Paulo de Frontin (1974), que ocasionou a degradação da qualidade de vida no Rio Comprido.

A polêmica do Rio-Orla

Apesar de nos dias atuais ser quase um senso-comum o reconhecimento *a posteriori* de que o Rio-Orla trouxe melhorias indiretamente para os bairros afetados com a valorização e para o setor hoteleiro com o aumento já mencionado do número de turistas na cidade, quando de sua execução despertou diversas paixões antagônicas. A reportagem publicada no Jornal do Brasil a 24 de agosto de 1991 ilustra bem a polêmica que envolveu a obra e os diferentes interesses postos a mesa. Para o presidente da Associação dos Moradores da Urca, que havia conseguido incluir o simpático bairro da Zona Sul no projeto, o Rio Orla é democrático, bem como elogios rasgados ao prefeito Marcello Alencar. Para o presidente da AMABARRA (Associação dos Moradores e Amigos da Barra da Tijuca), Sergio Sardinha, a remodelação das praias cariocas além

de pouco democrática não contemplava a identidade da orla da Barra e Recreio, uma vez que era fruto de diretrizes traçadas pelas associações de moradores da Zona Sul entregues ao IAB havia quase dois anos. Verdade seja dita, Edgar Gonçalves da Rocha ratifica noutra reportagem (Jornal do Brasil, 25 ago. 1991) a fala de Sardinha ao afirmar que o projeto, a princípio, quando de sua elaboração entre os técnicos da Prefeitura e a IAB-Rio atenderia somente a orla marítima da Zona Sul.

“Quem dera que os cariocas tivessem sempre prefeitos como o Marcello Alencar, que se preocupa com os interesses da população. A Urca está feliz com o Rio-Orla. (...) Elas (as associações de moradores contrárias ao projeto) falam por meia-dúzia de pessoas, enquanto a comunidade está feliz. O Rio-Orla foi a melhor coisa que aconteceu para a Urca e para o Rio” (José Guerra, presidente da Amour¹⁴, em entrevista ao Jornal do Brasil a 24 de agosto de 1991)

Um dos bairros que mais apresentou resistência, para além de Ipanema motivada certamente pela voz ativa de Millôr Fernandes, foi a Barra da Tijuca que chegou inclusive a embargar as obras em sua orla algumas vezes, fosse pela ausência de RIMA (Relatório de Impacto Ambiental), pelo descumprimento da lei municipal 1.272/88 ou por irregularidades ambientais, como o arrasamento de dunas cometido por uma construtora. A rejeição ao projeto talvez tenha atingido o seu auge no segundo semestre de 1991 devido aos transtornos que sucederam semana após semana nos dias de sol. Porém no bairro havia grupos que desde sempre foram simpáticos ao Rio-Orla, como podemos observar na foto abaixo do “Recreio da Barra”, um jornal de bairro da AP-4.



Não é demais lembrar que a Barra vinha de um plebiscito¹⁵ que propunha sua separação da cidade do Rio de Janeiro, cuja campanha baseava-se na falta de investimento público

¹³ Associação dos Moradores da Urca.

¹⁴ O plebiscito foi realizado em julho de 1988 com vitória do “sim”, porém tal decisão não foi validada devido ao baixo quórum presente no dia de votação. Para maiores informações acerca do plebiscito, ver Claudia Tavares Ribeiro (1990).

no bairro. Em 10 anos, a população da Barra da Tijuca e adjacências saltou 51.610 de 595 mil para milhões de habitantes. Em 10 anos esse crescimento populacional de quase 1000% aliado ao fim da Superintendência do Desenvolvimento da Barra da Tijuca (SUDEBAR) – que, com Lúcio Costa à frente, mantinha uma ordenação ao crescimento da área de acordo com as diretrizes de seu plano de 1969 - e ao surgimento de novas forças políticas (leia-se chaguismo e brizolismo) fizeram com que a Prefeitura priorizasse investimentos em áreas mais densas e povoadas, gerando insatisfação aos novos moradores, proprietários de terra e empresários da região. Estes solicitaram um plebiscito reivindicando sua separação do Rio de Janeiro sob o argumento da ineficiência administrativa.

Marcando uma ruptura com um momento de descentralização administrativa da Prefeitura do Rio, que vinha desde 1985 fortalecendo as regiões administrativas como forma de evitar problemas menores, a campanha emancipatória não nasceu da noite para o dia (RIBEIRO, 1990). Desde meados dos anos 1970, a reboque do movimento de abertura política, a população barrense exigiu das autoridades, em que pese a pressão do mercado imobiliário, maior investimento em obras públicas. Tais melhorias tornaram o bairro mais atraente para a habitação, trazendo consigo problemas de toda natureza, como a favelização, a poluição dos mananciais e os engarrafamentos. Dentre várias cobranças e campanhas, destaca-se em 1984 a solicitação para a eleição do administrador da 24ª RA (Barra da Tijuca, Recreio e Jacarepaguá). Para Reginensi (2008, p.146)

a valorização de uma cultura de participação é inseparável de um processo tardio de democratização, fato este que tem consequência imediatas para as modalidades de gestão urbana e social,

uma vez que os movimentos sociais obtiveram avanços positivos pela Constituição Federal de 1988, como a garantia da descentralização das políticas públicas, participação popular e a universalização dos direitos da cidadania, num contexto internacional desfavorável com o enfraquecimento do Estado de Bem Estar Social e o avanço de medidas impopulares aos trabalhadores nas nações do Primeiro Mundo e de crise econômica e social dentro do país.

Assim como no referido plebiscito, boicotado em grande parte pelos moradores da região, a população barrense não formou uma unidade no período estudado (1990-1992) a respeito da urbanização de sua orla, então considerada “virgem”.



Com as obras do Rio-Orla em andamento, num final de semana de sol, motoristas enfrentam um caos na praia da Barra. (Miriam Fichtner. O Globo, 23 set. 1991)

Apesar do título de "queridinha dos cariocas"¹⁶, muito em função da inexistência de grupos e problemas que ocorriam nas praias da Zona Sul, a praia da Barra será duramente afetada no período de obras, com o aterramento da vegetação existente, que causou a paralização das obras pela 24ª Vara Federal, o arrasamento de dunas e o trânsito enfrentado pelos motoristas nos dias de grande movimento (foto acima), tendo de dividir a avenida Sernambetiba com tratores, manilhas e montes de areia, causando profunda indignação aos banhistas.

(...) o processo de redemocratização inspirou, nos últimos 20 anos, a proliferação de associações de moradores em todo o país. Elas eram e continuam tendo o seu papel, como células de estímulos à socialização nos bairros e virtuais centros de discussão de problemas comuns. Mas essas associações se tornam socialmente contraproducentes na medida em que extrapolam os seus papéis. Democracia é bom, mas democratismo - ou seja, a perversão da prática democrática - não é.

O prefeito Marcello Alencar cumpre um mandato de representação popular. Tem, portanto, suficiente legitimidade para administrar. Pesquisa do Ibope realizada no começo do mês revelou que 83% da população do município apoiam as suas obras. Por outro lado, no caso do Rio-Orla, não se pode acusa-lo de tirania. O concurso nacional (...) foi coordenado pelo IAB, que é uma instituição isenta. Ganhou o que foi julgado melhor. Além disso, a Prefeitura, antes de fixar-se na ideia final, discutiu o projeto com todas as associações da orla, entidades comerciais, condomínios, etc.

(...) Quem pode condenar uma proposta como essa? Talvez associações de moradores que se deixem levar por interesses políticos das suas lideranças. (...) (Editorial Confusão na Orla. Jornal do Brasil, 17 jun. 1991)

¹⁵ Pesquisa realizada a dezembro de 1991 pelo Ibope perguntando qual a praia preferida dos cariocas.

Mas não foram só os moradores da Barra que se manifestaram publicamente contra o projeto. No dia 25 de agosto de 1991, com o apoio dos ipanemenses Albino Pinheiro e Millôr Fernandes, foi organizada uma passeata contra o Rio-Orla, na Zona Sul. Atraiu mais de 2 mil pessoas que se posicionaram contra a retirada de árvores da praia de Ipanema, a diminuição do calçadão e a implementação da ciclovía. No final de semana seguinte, no dia 30 de agosto, outra passeata, agora organizada pelos deficientes físicos, em Copacabana, cobrava do Rio-Orla inclusão no projeto de rampas de acesso para pessoas com dificuldade de locomoção. A dificuldade em acessar à praia devido às obras também foi motivo de revolta por parte dos cadeirantes.

Por fim, como se viu, com tantas obras, tocadas a toque de caixa, não foi só a orla da Barra que sofreu entre 1991 e início de 1992, mas toda a orla marítima como um todo. “Praia deixa de ser lazer” atesta o título de uma reportagem do Jornal do Brasil a 7 de outubro de 1991:

Ir à praia ou passear no calçadão tem sido muito difícil desde que foram iniciadas as obras de reurbanização da orla da Zona Sul. (...) Feliz do carioca que conseguir ir à praia sem passar por, pelo menos, um transtorno. Se estiver de carro, terá que penar para encontrar vaga. Depois, todo cuidado é pouco para atravessar o local das obras, cheio de buracos e que ocupa totalmente o trecho entre o Leme e o Pontal.



Por que você não olha pra mim? Deficientes físicos reclamam maior participação no projeto em protesto, em Copacabana (João Cerqueira. Jornal do Brasil, 1 set, 1991)

2.2 Automóveis, ciclistas e pedestres: um difícil convívio

Eu, como ciclista, há anos frequentando o calçadão das praias de Copacabana, Ipanema e Leblon, tenho escutado de vários pedestres, reclamações sobre bicicletas que circulam no mesmo espaço que eles. Principalmente aos domingos, onde crianças, logicamente mais soltas, correm sem olhar para os

lados, causando as vezes algumas colisões. Só que o povo carioca é no mínimo insensato. Existe um pequeno trecho perto do leme onde a ciclovia está pronta, e é justamente nesse trecho que os pedestres estão andando de manhã ou em qualquer horário (...) acontecendo algum acidente, os ciclistas ainda por cima vão ser chamados de culpados e irresponsáveis. Agora que o estado tomou ciência dessa necessidade, os pedestres deveriam colaborar e voltar a caminhar e correr no calçadão, como de costume, e deixar a ciclovia para quem de direito, evitando possíveis acidentes” (O Globo, 22 ago. 91)

Profética, a carta de Marcelo Castello Branco sinaliza um problema que viria a acontecer na orla reurbanizada do Rio de Janeiro: a ausência de uma cultura cicloviária, que crescia na cidade, fez com que os praticantes desse esporte fossem estigmatizados e enfrentassem obstáculos além dos buracos na ciclofaixa, dos furtos de bicicletas, que se tornaram comuns a partir de 1991 e do eterno embate contra os motorizados.

O que se pode ver nas cartas de jornais como o Jornal do Brasil e O Globo foi uma série de críticas ao prefeito Marcello Alencar sobre tudo que diz respeito à construção da ciclovia, num paralelo com o que enfrenta o atual prefeito de São Paulo Fernando Haddad. Pesquisas apontavam que o carioca era favorável à troca dos trailers por quiosques, porém no que diz respeito à ciclovia, as opiniões são bem divergentes. É perceptível um embate entre automóveis e bicicletas nas ruas e nos jornais, uma vez que os automóveis teriam uma faixa de pista diminuída para o uso da ciclovia, o que geraria mais trânsito. Em pesquisa realizada pelo instituto Data-Brasil (Jornal do Brasil, 27 dez. 1991), as ciclovias aparecem dividindo a opinião dos cariocas: 53% dizem não ter restrição enquanto 47% são contrários, enquanto o projeto Rio-Orla como um todo tem a aprovação de mais de 70% dos entrevistados.

Descrita como “nababesca e inútil” pelo colunista Ibrahim Sued sua construção entre os trechos de Ipanema e Leblon foi motivo de muita polêmica. Embora prevista no projeto inicial, ela sofreu inúmeros ataques por parte de alguns motoristas - não necessariamente residentes nesses bairros - e do colunista do Jornal do Brasil Millôr Fernandes, morador e uma espécie *ombudsman* de Ipanema. Por não ser rentável - como a substituição dos quiosques na orla que tinha apoio da iniciativa privada - a Prefeitura ficou em cima do muro algumas vezes entre o segundo semestre de 1990 e agosto de 1991, de acordo com os sabores do momento. Ora favorável, ora contrária à urbanização da orla, o prefeito decidiu tocar a obra com um custo Cr\$ 1 bilhão após ser abordado por grupos favoráveis. Uma parte da comunidade de Ipanema, contrária à ciclovia, conseguiu adiar por mais alguns dias a obra, mas acabou sendo voto vencido.



Chico Caruso, em O Globo (2 set. 1991), ironiza indefinição da prefeitura em Ipanema

O embate entre Millôr e o prefeito, satirizado dia sim dia não pelo colunista e cartunista, foi tamanho nesse período em que se discutia a implementação da ciclovias em Ipanema e Leblon, que Marcello Alencar solicitou direito de resposta ao jornal, no que foi atendido: escreveu dois artigos, rebatendo as acusações do “humorista” que tanto tentava denegrir sua imagem e da reurbanização da orla marítima. Apelando para Henri Lefebvre, o chefe da cidade criticou, em “Dignidade e decoro”, a nostalgia e elitismo do colunista em relação ao Rio-Orla, exaltando sua “modernidade”:

(..) Eleito pela cidade, devo pensá-la no que há de plural e dinâmico. Não serve ao Rio de Janeiro a nostalgia mesquinha, nem o futurismo despuadorado. O poder público tem a missão original de temperar e redescobrir as melhores vocações de seu povo, na base territorial em que se instale, principalmente no Rio de Janeiro, onde a beleza natural autóctone se integra às pessoas em geral, traduzindo esperança e orgulho.

Por isto, os espaços públicos municipais, em meu governo, estarão sempre reservados às maiorias, garantindo-se necessária fruição coletiva desses bens que o Direito classifica como uso comum do povo. Sob a ótica ambiental e urbanística, também, devem ser utilizados, sempre que possível, por formas e meios capazes de reverter as tendências perversas da civilização do automóvel (...)

Henri Lefebvre, explicou essa política como a colocação da tecnologia, da arte e do conhecimento para metaforizar a *urbe*. Desse modo, o Rio-Orla debatido democraticamente como foi e subordinado aos imprescindíveis critérios técnicos e estéticos, essenciais à identidade do Rio, é obra que sempre impõe, disciplinando e humanizando nosso litoral. Precisa mesmo, para que se efetive inteiramente, de críticas e sugestões. Jamais do achincalhe barato e vulgar (Jornal do Brasil, 31 ago. 1991).

Tomada de assalto pelos ciclistas antes mesmo da inauguração e de sua conclusão, as bicicletas viraram uma *coqueluche* pela cidade, inclusive com aluguel das magrelas nas praias da Zona Sul, substituindo os patins que marcaram a década de 1980, e um aumento de vendas nas lojas de cerca 50% em relação ao verão de 1991 (Jornal do

Brasil, 6 fev. 1992). Mas os problemas não demoraram a surgir, como assaltos cometidos por ciclistas das comunidades carentes da Zona Sul, além de eventuais acidentes, discussões sobre os usos irregulares do espaço de lazer por parte dos pedestres, com seus cães ou carrinhos de bebê. Estes problemas geraram cenas inusitadas como um engraçado “arrastão” em forma de protesto organizado por ciclistas que, no domingo de sol de 29 de dezembro, chamava a atenção dos pedestres, conscientizando-os gentilmente para os perigos de trafegar na faixa destinado às *bikes* bem como discussões acaloradas na orla e nos jornais:

A ciclovía da orla marítima é causadora de atropelamentos de transeuntes desavisados, principalmente pessoas de meia idade. Há necessidade de colocar avisos de advertência ao público sobre sua existência é o cuidado que devem ter ao atravessá-la fim de diminuir o número de acidentados (Anunciação Medeiros. O Globo, 11 mar. 1992).

Gostaria que o prefeito ou a RIOTUR tomasse posição quanto ao uso das ciclovias, pois nós, praticantes de *jogging*, estamos sofrendo verdadeiras agressões por parte dos ciclistas. Devo dizer que enquanto não for regulamentada por lei, a ciclovía não existe, é uma passarela, lugar público (Ricardo Machado Vigna. Jornal do Brasil, 11 fev. 1992).

Saí de casa, em Copacabana, com a esperança de dar uma volta de bicicleta pela beira da praia. O que encontro encontrei pela frente, no meio da ciclovía foram pessoas andando, idosos caminhando, em zigue-zague, carrinhos de bebê (...). Fui alertar um casal que estava andando sem prestar atenção às bicicletas e o homem me veio com esta pérola: 'meu filho, durante cem anos vocês andaram pela calçada e ninguém reclamou. Agora nós vamos andar cem anos na ciclovía (Luiz Eduardo Moraes de Azambuja. Jornal do Brasil, 21 jan. 1992).

Com a Prefeitura correndo contra o tempo para concluir o Rio-Orla até a Eco-92 - o que não aconteceu - e com boa parte dos oito quilômetros de ciclovias concluídos, esse embate transparece em outra pesquisa realizada pelo Ibope apontando a Zona Sul como área da cidade onde mais moradores são menos favoráveis a ciclovía (70%) que são, no entanto, aqueles mais informados sobre a obra (cerca de 84%). Outro dado revelado na pesquisa: enquanto os cariocas da Zona Oeste, Central, Centro/Tijuca e Leopoldina são os mais favoráveis (talvez por não se sentirem tão afetados em seu dia a dia) embora o pouco conhecimento¹⁷ prevalecesse a respeito do Rio-Orla. (Jornal do Brasil, 29 mar. 1992).

¹⁶ A pesquisa separou os bairros da Zona Norte, à exceção da Tijuca, entre os subúrbios da Central e os da Leopoldina. Nestes últimos somente 53% já tinham ouvido falar no projeto.



A ciclista Cláudia Moura e a pedestre Diana Cicheski acabam se envolvendo num acidente na ciclovia, resultando posteriormente em bate-boca no Leblon. (Marcelo Carnaval. O Globo, 12 dez. 1991)

No transcorrer do projeto, entre 1990 e 1992, muitas pessoas¹⁸ se acidentaram em decorrência dos transtornos provocados pelas obras que modificavam a feição da orla oceânica tornando-a impraticável em dias de sol nos finais de semana entre 1991 e 1992, principalmente na orla da Zona Oeste (Barra, Recreio). Até que na madrugada do dia 2 de novembro o motociclista Manoel Rodrigues da Silva devido à má iluminação do local, se acidentou na Av. Sernambetiba, no Recreio dos Bandeirantes.¹⁹ Semanas depois O Globo noticiava uma matéria (28 de novembro de 1991) em relação aos perigos que as obras do Rio-Orla propiciavam na Zona Sul no período noturno devido à má sinalização e péssima iluminação. Outra morte chocou os moradores da praia da Barra, agora no ano de 1992, já com a ciclovia em funcionamento e parte do projeto concluído: um caminhão atropelou um gari da Comlurb, arrastando-o por mais de 20 metros. Citam-se ainda a falta de educação ciclovária, os inúmeros atropelamentos de pedestres nas ciclovias recém-inauguradas (ou ainda em obras), assaltos cometidos e vários tombos. Também foram motivos de queixa, os buracos em algumas pistas de rolamento que danificavam automóveis, trazendo prejuízo financeiro a seus proprietários, mas sem gravidade.

2.3 Imbroglío jurídico: Rio-Orla versus Lei municipal 1.272/88

Entre 1990 e 1992 o projeto enfrentou inúmeras adversidades, sejam elas as discussões políticas e financeiras que ocorriam no seio da sociedade civil quanto ao projeto ou atraso na entrega de obras, previstas para concluírem-se até o verão de 1992. Sem dúvida, o que trouxe mais dor de cabeça foram as discussões quanto à sua legalidade, uma vez que por mais de duas ocasiões a obra foi, pontualmente, embargada por decisões judiciais que deram parecer contrário à Prefeitura.

Lei municipal 1.272/88, uma questão de interpretação

¹⁷ Na verdade, o acidente na praia do Leblon envolvendo o novelista global Ricardo Linhares, então em cartaz com O Fim do Mundo (1991), lançou luz sobre a questão.

¹⁸ Não visualizou à noite um monte de areia na pista fechada e chocou-se violentamente. Sua morte foi instantânea.

Podemos dizer que o Rio-Orla ao estabelecer a substituição dos antigos trailers por quiosques na orla vai de encontro com a lei municipal 1.272/88, de autoria do então vereador Wilson Freitas (PDS), sancionada quando da gestão Saturnino Braga (1986-1988), que enxerga a praia como uma área de preservação ambiental, proibindo quaisquer instalações permanentes com fins comerciais. Ela foi justificada pelo próprio Wilson Freitas a fim de conseguir o impedimento do comércio na praia, através da liminar expedida pela 10ª Vara de Fazenda Pública para efeito de embargo das obras, a 21 de outubro de 1991. A bem da verdade, a própria lei, abre uma brecha para o comércio ambulante, categoria na qual se encaixam os camelôs e, paradoxalmente, os trailistas, dado que os trailers são removíveis (possuem rodas) muito embora ficassem quase sempre parados na orla da praia, atrapalhando o vai e vem dos pedestres e "enfeando" a paisagem.

Em resposta, o IPLANRIO e a Procuradoria do município contra-argumentaram que para elaboração do edital no ano anterior se basearam na própria lei 1.272, que prevê a autorização, em área de proteção ambiental, de postos de salvamento e quaisquer outras construções de interesse público, desde que fosse aprovada pelo Conselho de Patrimônio Histórico e Cultural do Rio de Janeiro, o que de fato ocorreu. O desembargador Marcos Fever da 5ª Câmara Crível do Tribunal de Justiça revogou a liminar concedida anteriormente, autorizando o andamento das obras. Apesar da derrota e da acusação por parte do prefeito de que teria agido de má-fé, inclusive ameaçando processá-lo, Wilson Passos Leite continuou insistindo na justiça por uma medida popular e cautelar, sem obter muito sucesso.

Marapendi, terra de ninguém

Tão logo começaram as obras no início de 1991, a AMABARRA alegou que um trecho da orla marítima da Barra (mais precisamente próxima à Reserva Biológica do Marapendi) estava sendo tocado sem o RIMA (Relatório de Impacto Ambiental), o que era ilegal. O procurador Paulo Bessa, a pedido da AMABARRA, entrou com uma ação na justiça com o fim de paralisar as obras, no que foi atendido prontamente pela 1ª Vara Federal que ordenou a paralisação de todo o projeto, ou seja os 31 quilômetros de orla, sob a alegação de que estava pendente a prova pericial que elucidaria a necessidade, ou não, de prévia realização de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o RIMA. Posteriormente, a Procuradoria do município tratou de pedir requerimento da ação, alegando que ela se tratava apenas de um pequeno trecho compreendido entre a Lagoa de Marapendi, nos bairros de Barra da Tijuca e Recreio, no que a 1ª Vara de Justiça Federal acatou, dando prosseguimento às obras, excetuando-se o trecho citado.

O presidente da Feema Adir Ben Kauss, após ser solicitado pelo Ministério Público a apresentar informações técnicas sobre o impacto ambiental das obras no trecho em questão, apresentou ao Juízo diversos documentos que continham exigências e restrições, comprometendo a Prefeitura (por meio das empreiteiras) com acusações de irregularidades no processo tocado a toque de caixa. Em face de documentos reveladores, a Prefeitura resolveu posteriormente acatar decisão de justiça de paralisação das obras no trecho optando por uma futura caducidade da liminar deferida, indicando com uma placa que a obra em tal trecho continuava paralisada por tempo

indeterminado sob efeito de decisão judicial. Tal situação se estendeu até o fim do governo Marcello Alencar, a 1 de janeiro de 1993.

Na verdade, o presidente da Feema só pôs a público algo que a comunidade barrense já percebia desde o início das obras em 1991: o completo desrespeito ao meio-ambiente local, com o arrasamento de dunas e substituição da vegetação natural por grama. Se na Zona Sul a sociedade civil do Leblon e Ipanema se mobilizava contra a retirada das árvores de praias, na Barra a agressão à vegetação de restinga, ainda bastante existente até o início do Rio-Orla devido à sua urbanização tardia, é fartamente denunciada por meio de cartas e reportagens.

Em meio a tantas denúncias de irregularidades no projeto de reurbanização da orla, vereadores de oposição liderados por Chico Alencar (PT) e por Jorge Pereira (Pasart) resolveram abrir uma Comissão Parlamentar de Inquérito, com o apoio da “bancada do cachorro-quente” a fim de apurá-las. A presidência ficou a cargo de Jorge Pereira.

Em depoimento à CPI na Câmara dos Vereadores, em outubro de 1991, Sérgio Dias, vencedor dos dois lotes do concurso, alegou que algumas de suas ideias foram alteradas na execução do projeto pelo IPLAN, tais como a urbanização da Barra, na altura do Quebra-Mar. Conforme falado anteriormente o piloto realizado na Sernambetiba, na altura da Reserva do Marapendi, contrariava o projeto vencedor.

2.4 Os vilões da praia: trailistas e o monopólio de João Barreto

Dos 525 trailers que tiveram a licença concedida ao apagar das luzes em 1988,²⁰ 385 (75%) estavam nas mãos do empresário de origem cearense João Barreto Pereira da Costa. Os autônomos possuíam apenas 57 (10%). Havia a presença de grandes corporações, como a Pepsi, que possuía trailers através de outras pessoas (Jornal do Brasil, 1991). Tal cifra contraria a ideia de que os ambulantes seriam maioria. Na verdade, o Rio-Orla contrariava interesses poderosos, que inclusive alimentavam campanhas políticas.

Brizolista ingressado no PDT em 1982, João Barreto apoiou financeiramente a campanha do partido que elegeu, com quase um milhão de votos, em 1988 o prefeito Marcello Alencar. Em entrevista ao Jornal do Brasil logo após a ofensiva contra os trailers, declarou sentir-se “traído”, ao afirmar ter bancado o programa que o prefeito tinha na rádio até sua eleição em 1988. Curiosamente, Marcello Alencar foi de encontro aos seus interesses cassando, no primeiro ano de seu mandato, a licença de quase todos os seus trailers. Na verdade, o prefeito revogou a Lei municipal 1.222/88, concedida ainda na gestão Saturnino Braga, que permitia o uso do espaço até 2008 pelos donos dos trailers cadastrados pela Prefeitura.

Em entrevista, quando da divulgação do estudo que revelou a existência de 624 trailers na orla marítima, o secretário municipal de Fazenda Edgar Gonçalves da Rocha, chegou a chamar de “cartelização do comércio ambulante” o monopólio exercido pelo empresário João Barreto:

¹⁹ Dos 624 trailers identificados em 1990 pela Prefeitura nos 31 quilômetros de abrangência do Rio-Orla, 99 funcionavam irregularmente.

Existe um grupo que quer exercer o monopólio do espaço público. A veiculação da publicidade, para o dono do cartel, é mais importante que o comércio em si. (Jornal do Brasil, 28 ago. 1990)

Edgard conclui sua fala, afirmando que João Barreto devia à Secretaria de Fazenda cerca de Cr\$ 15 milhões de tributos sobre os anúncios de marcas famosas veiculados nos trailers. Na verdade, não era apenas o empresário João Barreto que não pagava à Prefeitura.

Ambulante e trailers

A luta do prefeito contra os proprietários das barracas e quiosques da orla marítima é uma luta inglória. Trata-se de restituir a orla ao seu legítimo proprietário: a população. É o que não conseguem entender aqueles que com o correr dos anos foram se apropriando dos espaços para exercer um comércio que a rigor só é bom para eles. (...) Quando um caminhão-guincho da prefeitura carregou um trailer em situação irregular, um dos barraqueiros gritou, desconsolado: ‘Não podem fazer isso comigo. Tenho dez anos de praia’. Dez anos de irregularidade não dão a ninguém o direito de apropriar-se de um pedaço de terreno na orla marítima da Zona Sul – estranho usucapião. (...) A prefeitura agiu bem, pois a cidade pertence à população e não a um pequeno número de barraqueiros que, em ritmo de camelotagem, apoderam-se das ruas e calçadas em ritmo de fungos enlouquecidos (Jornal do Brasil, 23 de setembro de 1990).

No parágrafo acima, extraído de um artigo intitulado “A guerra da praia”, publicado poucos dias depois da escolha do projeto vencedor, parece claro o posicionamento do jornal a respeito do tema, mais precisamente dos ambulantes. Curioso notar que o lado mais fraco, o vendedor ambulante tem pouco ou nenhuma voz quase nesse embate. Eleito como “a praga a ser extinta”, a situação desse personagem, certamente o lado mais fraco nesse jogo de interesses, não é levando em conta nas cartas dos jornais O Globo e Jornal do Brasil, os principais meios de informação da classe dominante.

Num editorial intitulado “Reprise carioca”, o Jornal do Brasil (8 set. 1991), por exemplo, compara o desafio de Marcello Alencar ao de Pereira Passos, prefeito do Distrito Federal (1903-1906) que enfrentou os cortiços, alçados à condição de vilão número 1 dos miasmas enfrentados pela cidade.²¹ Em pesquisa realizada pelo Data Brasil a respeito do Rio-Orla no final de 1991²², apenas os 50 % dos cariocas mais humildes (aqueles pertencentes às classes E e D) lembraram dos ambulantes, dizendo que não se sentiam incomodados com a presença dos mesmos e dos trailers velhos (anti-higiênicos) nas praias. Contudo, para 95 % dos moradores de maior poder aquisitivo (classes A e B) a presença dos trabalhadores informais é deveras incômoda.

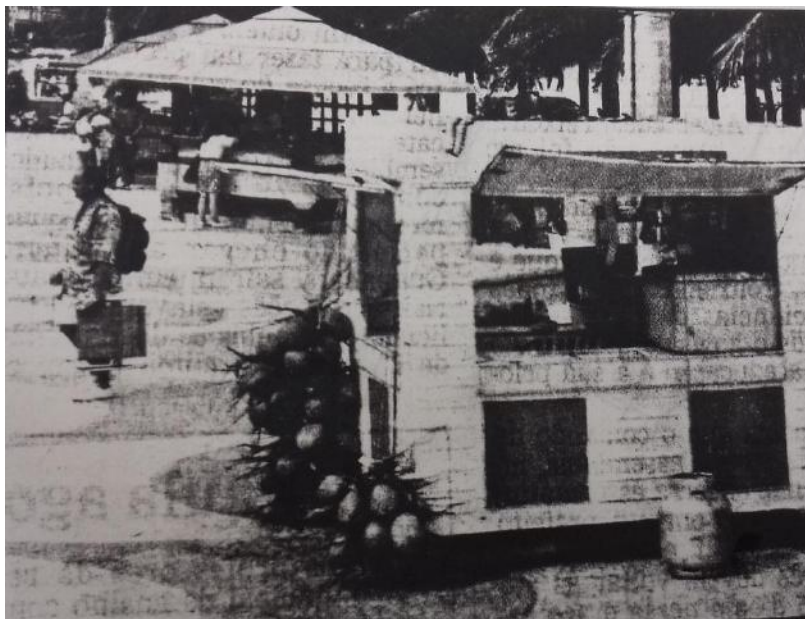
A 2 de janeiro de 1992, ano que a imprensa carioca saúda bastante em função da Rio 92, o editorial de O Dia saúda o esforço do prefeito contra a “camelotagem”, apoiada de

²⁰ Segundo Benchimol (1990), embora a medicina social praticada no Rio de Janeiro desde os anos 1850 tivesse lançado uma cruzada contra aquelas moradias para a população de baixa renda, por muito tempo os governantes cariocas tiveram de suportá-las devido à lucratividade gerada a seus donos, geralmente pessoas pertencentes à elite à época. Sua erradicação configurava uma caixa de vespeiro, a despeito do seu discurso ter ganho notoriedade na classe média a partir da década de 1870.

²¹ Jornal do Brasil, 27 dez. 91

forma demagoga por muitos políticos como decorrência da crise social que atingia o país. Para o veículo da família Carvalho tal fenômeno era um mal a ser combatido e que se alastrava pela cidade. No mesmo dia, O Globo denuncia a invasão de barraqueiros nas longínquas praias do Grumari e Pontal, na Zona Oeste, em decorrência do aumento da fiscalização da Prefeitura na Zona Sul e em algumas praias da Barra (Quebra-Mar, Pepê) por conta da onda de turistas que visitavam a cidade no *réveillon*.

Finalmente, os primeiros quatro quiosques são abertos a 30 de janeiro de 1992, operados em caráter experimental por empresários do ramo dos restaurantes carioca. Ao final do verão, em março, poucos quiosques funcionavam na orla carioca. Seus proprietários queixavam-se em relação à proibição de frituras e da venda de bebidas alcoólicas que teriam deslocado os clientes para os ambulantes e os velhos e insalubres trailers que ainda persistiam em alguns locais apesar da repressão da Secretaria Municipal da Fazenda praticada sistematicamente a partir do verão de 1992. “O pessoal gosta mesmo é de cachorro-quente, mas estamos proibidos de fazer fritura e de usar gelo”, dizia um conformado ex-trailista.



O moderno quiosque (ao fundo) contrasta com o velho trailer, que ainda se valia do botijão de gás, na praia de Copacabana, no verão de 1992. (Júlio César Guimarães. Jornal do Brasil, s/d, 1992)

A ineficácia na mudança forçosa de hábitos alimentares do carioca nas areias levou O Globo a expressar uma questão vivida pela Prefeitura:

Os quiosques do novo modelo instalados na Barra da Tijuca encham aos olhos mas não põem mesa, e a freguesia prefere os velhos trailers, com seus aparentemente imbatíveis peixes fritos. É intolerável que sabor tão vulgar impeça o avanço da modernidade - seria como admitir carros de boi na ciclovia. Cria-se assim um dilema na orla municipal: proibir o peixe frito em geral, ou liberar frituras em todos os balcões (*O Globo*, 13 mai. 1992)

Sob o argumento da higiene e da boa alimentação, apoiada pelo principal veículo da família Marinho, no decorrer de 1992 vários trailers foram arrombados e arrancados da

orla pela Comlurb²³ e Secretaria Municipal da Fazenda à luz do dia ou de madrugada, sorrateiramente; outros foram depredados e saqueados, inclusive com acusações a garis e funcionários da Secretaria, o que indica que a transição dos trailers para quiosques foi feita de forma arbitrária. Nem todos trailistas obtiveram licença, através de sorteio, para continuar funcionando, a despeito de em julho a Prefeitura anunciar mais 186 quiosques na orla.

Ressalte-se que apesar do edital do Rio-Orla fazer menção à falta de higiene existente nos trailers, obrigando os novos quiosques a terem luz elétrica, água e rede de esgoto, a proibição de determinados alimentos, de garrafas de vidro e de botijões de gás não é citada no documento, medida decidida no segundo semestre de 1991 por técnicos da Prefeitura (Secretarias da Fazenda e de Vigilância Sanitária) quando da abertura da licitação para venda de bebidas e alimentos na praia.

2.5 Rio-Orla e Brizolismo

Pode-se dizer que entre os anos de 1983 e 1992, a Prefeitura do Rio esteve sob a égide do trabalhismo socialista liderado por Leonel Brizola - eleito governador em 1982 e reeleito em 1990 – chamado por alguns de "socialismo moreno". O trabalhismo trazia na raiz o Rio Grande do Sul - terra dos presidentes Getúlio Vargas e João Goulart – e do qual Brizola, também gaúcho, era o principal representante no processo de redemocratização. Sua principal intenção consistia em priorizar a atenção aos mais humildes, com políticas populistas que contrariavam os interesses de boa parte dos setores conservadores e do capital urbano.

Segundo Marcello Alencar, advogado que se notabilizou na política carioca nos anos 1970 na defesa dos perseguidos políticos (MOTTA, 2013, p. 151-152), o trabalhismo que originou o Partido Democrata Trabalhista se dissociava do trabalhismo de Vargas e Jango porque era moderno, voltado para as questões dos anos 1980, e calcado em três figuras importantes no contexto de volta à democracia: o negro, a mulher e o trabalhador urbano.

Competindo no campo político-ideológico com o Partido Trabalhista do Brasil (que fora de Getúlio Vargas e Jango), quando do fim do bipartidarismo na política brasileira uma nova roupagem se fazia necessária ao trabalhismo encabeçado por Brizola. O nacionalismo trabalhista de outrora, contrário à presença de empresas de capital estrangeiro no país, não era mais suficiente diante dos novos desafios e da conjuntura política e socioeconômica do país no início da década de 1980. Tentando imprimir uma marca a esse socialismo, o sociólogo Darcy Ribeiro cunhou o termo “socialismo moreno” para defini-lo quando da eleição para governador do Estado realizada no segundo semestre de 1982, vencida por Brizola.

Para Sento-Sé (2001), Darcy tentou passar uma mensagem de que o partido poderia adotar um trabalhismo com características nossas, consagrando através da expressão “moreno” a mestiçagem presente em nossa população, não reproduzindo práticas importadas, tais como a do trabalhismo inglês ou do socialismo soviético, que ainda amedrontava a classe-média urbana, como modo de atrair a simpatia de grupos resistentes a essa filosofia.

²² Companhia de Limpeza Urbana da Cidade do Rio de Janeiro

O "socialismo moreno" implementado por Brizola no Estado e, por conseguinte, na Prefeitura, aproveitou-se do espólio político e técnico de Chagas Freitas²⁴ e teve um viés mais à esquerda, ligado às causas sociais, com urbanização e regularização fundiária nas favelas e ocupações irregulares na periferia da Zona Oeste, enterrando de vez o fantasma da remoção que tanto assombrou os moradores de comunidades carentes entre as décadas de 1960 e meados de 1970. Apesar da recessão econômica enfrentada na década de 1980, que diminuiu sensivelmente a renda do trabalhador metropolitano fluminense (cerca de 8,7%), provocando uma precarização do mercado de trabalho, paradoxalmente os gastos públicos com o bem-estar da população, como saúde, moradia e educação, obtiveram uma ligeira melhora explicada pela conjuntura política favorável à participação de novos atores sociais e movimentos reivindicatórios nas políticas públicas (LAGO, op.cit, p.145-146)

O fim da produção em massa de habitação para a classe trabalhadora por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), mais a diminuição da repressão do Estado nas comunidades carentes quando do período que o trabalhismo brizolista esteve no poder (1983-1987) explicam, ao lado da precarização do trabalho e do aperto econômico vivido pelo país, o aumento de cerca de 4% da população favelada no município entre os anos de 1980 e 1990 (LAGO, 2000; GONÇALVES, 2013). O brizolismo também teve fama de fazer vistas grossas para a "camelagem", sob o argumento que esse fenômeno urbano era fruto da crise urbana e social vivida pelo país desde o fim dos anos 1970, o que gerou profunda antipatia dos setores médios e conservadores da sociedade fluminense e carioca.

O Rio-Orla certamente foi um projeto que se chocou claramente com essa política, ao definir os trailistas e vendedores ambulantes (camelôs) como vilões da orla marítima do Rio. Brizola, eleito pela segunda vez governador do Estado em 1990 (portanto com o Rio-Orla em andamento), evitou de início entrar em muitos detalhes no projeto tocado pela Prefeitura, adotando uma postura diferente da do período 1983-1985. A primeira notícia que se tem é de uma queixa sua junto ao O Globo de não ter sido consultado por Marcello Alencar, seu afilhado político, sobre o tema no início de 1992.

Para efeito de ilustração, vejamos uma parte da carta que o trailista Berenaldo Rodrigues de Oliveira, morador do subúrbio da Penha, enviou ao O Globo, publicada a 30 de janeiro de 1992, numa das raras ocasiões em que o jornal da família Marinho deu voz aos vencidos nesse embate:

Sou barraqueiro na praia de Ipanema, onde ganho o sustento da minha família. Mas o prefeito Marcello Alencar quer acabar com os barraqueiros da orla marítima. Pense bem, Sr. Prefeito, afinal não foi para isso que nós, camelôs, ajudamos a elegê-lo...

No decorrer do ano, com a impossibilidade²⁵ de Alencar indicar seu vice-prefeito Luiz Paulo Corrêa da Rocha para a sucessão municipal ocorrida em novembro²⁶, o clima

²³ Governador do Estado do Rio entre 1979 e 1983.

²⁴ Segundo MOTTA (op.cit.), Brizola manobrou de todas as maneiras contra o candidato lançado por Marcello em outubro de 1991, cancelando convenções e levantando suspeita dentro do partido de que Marcello estaria se valendo da oferta de cargos públicos para atrair simpatizantes à campanha de Luiz Paulo.

pouco amistoso entre os dois aparece na imprensa, que passa a rotular de “marcellistas” aqueles políticos (pedetistas ou não) e técnicos ligados ao prefeito contrários ao poder centralizador de Leonel Brizola. Em outubro de 1992, descontente com a decisão de Marcello Alencar de apoiar César Maia no segundo turno das eleições municipais, contrariando a decisão do partido, tomada unilateralmente por Brizola, de neutralidade no segundo turno, o então governador resolveu atacar de vez Alencar. Chamando-o de “palhaço da Rede Globo”, fez coro às opiniões contrárias que consideravam o Rio-Orla uma obra não prioritária e pura maquiagem, questionando se os 40 US\$ milhões gastos na remodelação da orla carioca não teriam sido melhor aplicados em comunidades carentes. (Jornal do Brasil, 21 nov. 1992)

Muito embora o prefeito, para os pleitos de 1992 e 1994, tenha investido pesadamente em equipamentos públicos na Zona Oeste e nos bairros da Zona Norte carioca limítrofes à Baixada Fluminense com vistas a ampliar seu reduto eleitoral (MOTTA, op.cit.p.155), podemos dizer que o Rio-Orla é um tanto contraditório com relação à atuação de seu governo e - por que não? - do seu partido PDT, marcando uma ruptura com a política social que havia na cidade. Embora seu espaço público de atuação abarcasse todos os setores da cidade enquanto usuários da praia, os interesses da classe média de organização daquele espaço nobre foram em parte atendidos, mesmo com opiniões divergentes dentro das organizações de bairro, conforme já visto.

Em março de 1993, sem clima para continuar no partido, Marcello Alencar anuncia sua filiação ao recém-criado PSDB, de filosofia política totalmente oposta ao PDT, sigla na qual carrega boa parte de seus correligionários (os “marcellistas”) e será eleito governador em 1994, derrotando o candidato representante do socialismo moreno de Brizola, Anthony Garotinho.

2.6 Arrastões de 1992

Paralelamente à discussão sobre em torno do Rio-Orla, que jogava luz sobre a praia e seus usos, o final de verão carioca assistiu, atônito, aos primeiros arrastões em março de 1992. É preciso que se diga que ao final dos anos 1980 e início dos 1990 esse fenômeno urbano, fruto de revolta com a crise social e alta taxa de desemprego e consistindo numa onda de furtos cometida por dezenas de infratores, acontecia com certa frequência nas ruas da cidade do Rio de Janeiro e sua região metropolitana. Sobre aqueles praticados nas areias da Zona Sul, o jornal O Dia foi quem mais procurou entender os motivos da série de assaltos. Não vimos nenhuma citação ao Rio-Orla, seja através do O Globo e Jornal do Brasil ou pelo O Dia. Por mais que diretamente não fique associado a este fenômeno, nos pareceu importante investigar um pouco mais para entendê-lo.

Nas páginas de O Dia o que pudemos perceber foi que os assaltos e brigas na praia promovidos por rapazes da Zona Norte nada tinha a ver com o Rio-Orla. As brigas se deram por conta de rixas de grupos de favelas rivais nos “bailes de corredor”²⁷ dos subúrbios. Aliás, esses confrontos já existiam desde os anos 1980 em outros pontos da cidade, para além dos bailes funk, como praças, pontos de ônibus e shoppings centers, como retaliação a uma derrota na pista ou algo grave (como morte) em decorrência de

²⁵ Leonel Brizola fez valer sua vontade, indicando a então deputada federal e radialista Cidinha Campos como candidata à Prefeitura do Rio de Janeiro.

²⁶ Uma modalidade de baile funk.

algum espancamento que só chegaram ao conhecimento da cidade formal quando atingiram a praia, mais precisamente a Zona Sul. Conforme explica Fátima Cecchetto (1997, p.96-97) os embates, em alguns casos de violência explícita, entre os funkeiros²⁸ de grupos rivais estavam livres de um recorte de classe social, marcando uma disputa intra-classe entre jovens de favelas e conjuntos habitacionais distintos.

Cecchetto (op. cit.) e Vianna (1988) para além do status proporcionado aos vencedores dos violentos embates entre seus pares do sexo feminino e a consideração na comunidade com a “consideração” da mesma nos subúrbios, associaram tal fenômeno (as brigas entre funkeiros) à privação do lazer e acesso a bens culturais por parte desses jovens moradores de áreas carentes, como Mangueira, Maré e Jacaré. Podemos – por que não? – concatenar as tensões decorrentes das disputas pelo controle do tráfico de drogas nas comunidades, de forma indireta, como indutores para tais confrontos, muito embora grupos de favelas dominadas pela mesma facção também brigassem.

Assim nos parece plausível não associar os arrastões de 1992 ao Rio-Orla, visto que mesmo as classes menos favorecidas apoiavam o projeto nas pesquisas realizadas pelo Ibope e Instituto Data-Brasil, embora deixassem claro que preferiam ver a Prefeitura investindo em áreas prioritárias, como Saúde e Educação. Fruto ou não do terror tomado à praia, esse período posterior aos arrastões foi de recrudescimento da atenção aos bailes funks por parte do poder público seja pela proibição de sua realização em algumas comunidades ou de implementação de medidas educativas²⁹ em áreas de vulnerabilidade social.

Assustada com o dantesco espetáculo, a sociedade carioca cobrou providências das autoridades a respeito desse fenômeno social. Conforme já fora dito, o nome Rio-Orla, para além de um projeto urbanístico para a cidade, sempre era citado quando de uma atuação da Secretaria Municipal de Fazenda para combater irregularidades de toda espécie na praia, podendo seu escopo ser associado a qualquer intervenção por parte do poder público (leia-se Prefeitura) na orla carioca. Assim não seria de espantar o momento em que o secretário municipal de Transporte Carlos Lupi procurou alterar algumas linhas de ônibus, com efeito de limitar o acesso dos moradores da Zona Norte às praias da Zona Sul, isso no segundo semestre de 1992.

Na verdade, essa proposta de racionalização de ônibus na Zona Sul já havia sido discutida pelos técnicos da Prefeitura nos primeiros meses de 1992: as 17 linhas de ônibus que circulavam pelas avenidas Atlântica, Vieira Souto e Delfim Moreira deveriam passar pelas ruas internas de Copacabana, Ipanema e Leblon nos finais de semana. A ideia era de que nenhuma linha urbana de passageiros pudesse trafegar na orla marítima, à exceção dos ônibus turísticos da própria Prefeitura em parceria com as empresas de ônibus que operavam na AP-1 (Tijuca e Zona Sul). Portanto seria uma medida compensatória aos usuários de automóvel da Zona Sul, indesejosos de terem perdido uma faixa de rolamento para as bicicletas nas ciclovias.

²⁷ Termo utilizado de forma pejorativa pela imprensa.

²⁸ Rio Funk, lançado pela Secretária Municipal de Desenvolvimento Social em 1993, com intuito de promover “atividades de cultura e lazer” a jovens carentes.



Moradores do subúrbio fazem a farra na ida para a praia. (Maria José Lessa. Jornal do Brasil, 20 out. 1992)

O posicionamento preconceituoso de alguns moradores do balneário transparece em matéria de O Dia (13 nov. 1992) sobre o comércio ambulante e os suburbanos. Queixosos com inexistência dos moradores mais humildes nas areias, os vendedores ambulantes e os trailistas, que ainda persistiam na praia associam a queda nas vendas ao costume diferente dos moradores da Zona Sul, que não se dispunham a gastar tanto quanto os suburbanos, no que os mais afortunados respondem:

e não vai dizer que a gente sente falta (dos suburbanos), não, senão enche tudo de novo!

Para Farias (2008, p.105-106) a "mistura" social, muito mais uma superposição de brancos e negros que uma fusão propriamente dita que se manifesta nas praias da Zona Sul, indica uma reivindicação ao espaço público que se apresenta anarquicamente através das galeras *funk* e pela "regra da farofa". Sob a visão da classe média branca, a forma agressiva desses grupos é encarada como potencialmente perigosa para manutenção daquele espaço.

Capítulo 3. A “vitrine da cidade”

3.1 “Comodificação” da cidade e urbanismo dos anos 1990

A despeito do primeiro governo Cesar Maia (1993-1996) para alcançar o Plano Diretor Estratégico ser encarado como aquele que inseriu o Rio de Janeiro ao *commodity-city*, copiando o modelo de Barcelona,³⁰ podemos enxergar no Rio-Orla como um projeto que buscava explorar os atributos naturais da cidade. A importância econômica da orla marítima - a “vitrine da cidade” - é citada inúmeras vezes pelo próprio prefeito Marcello Alencar em sua defesa, sob o argumento de que tal obra era “economicamente autossustentável” quando confrontado com a opinião pública que não a via como prioritária.

Muito embora não utilize a terminação “empresariamento urbano”, Ribeiro (op.cit., p. 94-95) vê claramente a campanha emancipatória da Barra da Tijuca em 1988 como fruto de interesses dos empresários da indústria de construção e dos proprietários de terra da região em alterar os padrões urbanísticos do Plano Lúcio Costa (1969). Apesar de contraditoriamente a campanha ter sido trabalhada na defesa do mesmo, com filmetes e cartazes utilizando as irregularidades ambientais (aterros) cometidas pelas construtoras, a autora mostra como nos anos anteriores a ACIBARRA³¹ tenta de todas as maneiras convencer a Prefeitura a alterá-lo, permitindo 10% a mais de aproveitamento, propondo inclusive um “Plano social”, que previa construção de moradias populares como forma de resolver a favelização de seu entorno.

Se faz visível no caso barrense a atuação do Terceiro Setor, como prenúncio do que viria quase como um dogma posteriormente nos anos 1990, ao assumir a frente das pautas e demandas urbanas da sociedade civil por meio de ONGs e fundações quando do enfraquecimento do Estado brasileiro através da importação de políticas neoliberais (GOHN, 2005). Um discurso da eficiência da iniciativa privada, com quadros altamente qualificados, em oposição à incapacidade da Prefeitura do Rio de gerir os problemas do bairro desde a extinção da SUDEBAR, foi bem trabalhado pelo departamento de marketing da Artplan³² como forma de sedução frente a um cenário totalmente adverso para a Prefeitura, então falida e governada por um grupo político (PDT) rival aos políticos da região (dos partidos PFL e PMDB).

Esse processo de “comodificação” das cidades e sua espetacularização emerge a partir do final da década de 1970 na Europa e nos Estados Unidos, sob forte influência do novo contexto econômico, pautado pelo enfraquecimento do *Welfare State*, deixando a cargo dos governos locais e da sociedade civil (onde entra o Terceiro Setor), num processo de descentralização de poder, a tarefa de gerir setores e atividades importantes. Para Arantes (1999, p. 146-153) as cidades globais obedecem a um princípio máximo de flexibilização deixando para trás a racionalidade e ordenação típicas do planejamento urbano modernista de modo a obter uma otimização de seu funcionamento com intervenções de requalificação, explorando ao máximo seus “capitais simbólicos”, a fim de um retorno financeiro obtido por meio de investimentos privados. A autora também

²⁹ Desenvolvido no decorrer da década de 1980 e 1990 com vistas aos Jogos Olímpicos de Verão de 1992.

³⁰ Associação Comercial e Industrial da Barra da Tijuca, criada em meados dos anos 1980 por empresários da região da Barra da Tijuca e Jacarepaguá.

³¹ De propriedade do empresário Roberto Medina.

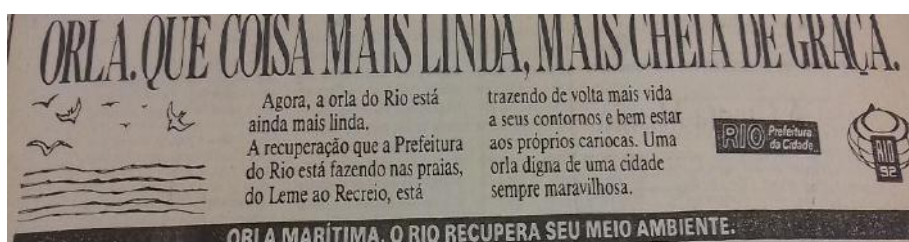
enxerga na "culturalização" das cidades - através da preservação de ruas e patrimônio artístico-cultural ("estoques de valores e tradições") - um fenômeno para criar uma identidade local que possa diferenciá-las nesse contexto atual, marcado por um público cada vez mais exigente e com "retornos nada desprezíveis" para as cidades e seus promotores, sejam eles do Estado ou da iniciativa privada.

No Rio de Janeiro, a chegada do bonde à Copacabana no final do século XIX com consequências para o mercado imobiliário carioca devido à acessibilidade marcou uma mudança cultural no jeito de morar das classes de renda média e alta carioca. Sai de cena a velha cidade colonial portuária para os ventos da modernidade dos balneários europeus, costumes e práticas, tais quais o *footing* e o banho de mar, agora valorizado, que incorporam a paisagem natural como um cartão-postal da cidade.

O mar, que antes representava a distância para o mundo e, à beira da cidade, não servia mais do que para abrigar o porto ou destino dos esgotos, adquiriu novos significados. Desenvolveu-se uma 'cultura praieira', que se tornou a marca registrada do Rio de Janeiro. O esforço para se aproximar dele foi determinante processo de expansão territorial da cidade e na conformação dos bairros adjacentes (JARDIM, 2014, p. 34)

Essa construção ideológica de um novo jeito de morar e viver na cidade do Rio de Janeiro a partir da CIL (Copacabana, Ipanema, Leblon) é feita sobretudo entre os anos 1910 e 1930 com os anúncios imobiliários e matérias feitas para jornais de bairros "cilenses" e de grande circulação. (O'DONNELL, 2013)

O Rio-Orla parece seguir à risca aquilo que Lefebvre chama de urbanismo "dos promotores de venda", privilegiando a atuação dos agentes privados no espaço público, dado que a esfera privada com atuação na orla marítima do Rio de Janeiro foi importante em sua execução, com uma contribuição financeira para além do apoio formal de boa parte dos envolvidos nesse projeto aos veículos de comunicação. Esse urbanismo utiliza-se da persuasão ideológica e coerção para vender uma "cidade renovada", onde o consumo vira uma ideologia na qual cidadãos ora são produtores do espaço urbanos, ora consumidores (2001, p.31-33).



Em anúncio de jornal, a Prefeitura tenta resgatar a autoestima da cidade lançando mão do Rio-Orla

Harvey (1996) chama a atenção para um modelo capitalista de acumulação flexível através da apropriação do espaço público por espoliação urbana. O capital privado, representado pelo empresariamento urbano, apropria-se do espaço público através de normas e políticas de *city-marketing* que atualmente pautam governos locais, conferindo

à cidade um status de mercadoria num modelo baseado em trocas, onde o potencial de cada local deve ser estimulado, valorizando partes em detrimento de outras.

Na visão do autor estadunidense, essa fragmentação tende a gerar mais e mais desigualdade, uma vez que está baseada no valor de uso e de troca. Ou seja, aquilo que não tem valor aos olhos da iniciativa privada, que parte de um prisma muitas vezes estético cultural, não obterá recursos do capital privado e, por conseguinte do Estado, que está mais preocupado em embelezar e normatizar espaços para a iniciativa privada realizar seus investimentos, como é o caso da área portuária e do Parque Olímpico do Rio de Janeiro.

Ao término de 1992, a cidade do Rio de Janeiro dava adeus a 12 anos de trabalhismo brizolista. Com uma equipe técnica que buscava ratificar o expressivo apoio da classe-média nos pleitos municipais de 1992, o prefeito eleito inspirou-se na requalificação urbana de Barcelona (Espanha) para, com o apoio de agentes do capital urbano implementar um Plano Diretor Estratégico que não pensava a cidade como um todo mas segundo suas particularidades e potencialidades, insumos que deviam ser trabalhados para sua venda posterior ao mercado externo (VAINER, op.cit, p.79).

A coexistência de dois Planos Diretores proporcionou um duro revés à cidadania local e à participação social tecida desde a abertura política, com o engavetamento do Plano Diretor Decenal (1992), fruto de intensa participação popular. Tal Plano que trazia os anseios da população carioca foi deixado à margem em detrimento da mercantilização, expressa no Planejamento Estratégico que buscava tornar o Rio "uma metrópole empreendedora e competitiva, com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o país e sua conexão privilegiada com o exterior" (Plano Diretor Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, 1994, p.23)

Para Fridman e Siqueira (2003) o “localismo” dos projetos urbanos postos em prática a partir da gestão César Maia (1993-1996) através do Plano Diretor Estratégico de 1993, não assista a cidade como um todo, “preferindo o foco em espaços limitados por sua capacidade de servirem de exemplo” (op.cit.p.27). Diversos projetos de requalificação urbana foram executados a partir desse período, como o Rio Cidade e o Favela-Bairro.

Não parece insano dizer que a despeito do *know-how* catalão trazido a peso de ouro pela elite econômica do Rio de Janeiro, o Rio-Orla, que se encaixa na definição utilizada por Fania Fridman e Eduardo Siqueira (2003) para os projetos urbanos que atuam mais como peças de propaganda da cidade para o exterior, através do turismo global, foi um balão de ensaio para a privatização e embelezamento de espaços públicos que vieram a seguir.

Se em outros projetos urbanos dos anos 1980 e início dos 1990 a presença do capital urbano em políticas públicas não é tão perceptível, Vainer (op.cit., p.90) verifica no Plano Diretor Estratégico a cidade sendo moldada de acordo com os sabores do mercado, rompendo a fronteira rígida que separava o Estado da iniciativa privada. O documento fora elaborado sem a participação dos demais atores sociais que não fossem a FIRJAN (Federação de Indústrias do Rio de Janeiro) e a Associação Comercial (ACRJ), embora setores da sociedade civil tenham sido cooptados para ratificá-lo posteriormente numa *mise-en-scène*.

Assim Estado e empresa, através de medidas que introduzem a cidade à esfera global, produzem desigualdades e segregações. “A racionalidade produtivista, que tende a suprimir a cidade ao nível da planificação geral, encontra-se no plano do consumo organizado e controlado”, resultando num emaranhado de medidas, coerções e regulamento. (LEFEBVRE, op.cit, pp.99-100).



Tempos de mudança. Trailer é removido por agentes da Secretaria Municipal de Fazenda. (Marcelo Carnaval. O Globo, 14 out. 1992)

3.2 *Waterfront* no Plano Diretor Estratégico

No decorrer do século XX, a Zona Sul consolidou-se através dos investimentos públicos que proporcionaram acessibilidade viária, tais como a expansão dos bondes ao Leblon e Gávea, o Aterro do Flamengo, e os túneis Novo e Rebouças, e através de medidas proibitivas ao uso industrial e restritivas a moradia de baixo custo, como a área destinada à burguesia e classe dominante reificadas com o código de Obras de 1937. Apesar da ideia de morar junto à praia, a valorização da cultura praiana e do culto ao corpo, importada do Velho Mundo, encontrar terreno no mercado imobiliário e imaginário coletivo através da imprensa carioca é somente a partir dos anos 1940 que a orla marítima da cidade começa a figurar nos mapas turísticos com o intuito de sua promoção no exterior como um "paraíso tropical" (IWATA, op.cit., p.59).

Mesmo tendo sido incorporada ao imaginário carioca através do cinema e canção popular, seu *waterfront* ao longo dos anos sofre apenas ações pontuais por parte do poder público não sendo incorporado a um programa continuado, com destaque para a ampliação e urbanização da Avenida Atlântica nos anos 1970 e o Rio-Orla.

Paulo Jardim (2014) enxerga fases de urbanismo para o *waterfront* carioca em sua historicidade: uma que vai desde os anos 1900, com Pereira Passos, até o início dos anos 1970; e outra que começa a partir da década de 1970 até os dias atuais.

O primeiro modelo, que pode ser subdividido entre 1903-1937 e 1937-1970 e se caracteriza por apresentar os valores artísticos como destaque urbanístico, sendo o desenho dos logradouros públicos, as obras de urbanização e a legislação edilícia

artifícios usados para exercer o controle da forma urbana que, a partir de 1937 com o decreto número 6.000, assinado no último dia do governo Olímpio de Mello (1937)³³ permitindo a elevação de uma cultura urbanística oficial, consagrou a Zona Sul como a área principal do crescimento da cidade e de sua identidade. Apesar da necessidade abertura de novas vias nesse período (avenida Beira-Mar, Aterro do Flamengo) em função do crescimento da cidade, a cultura, a paisagem e os hábitos locais são incorporados às políticas oficiais de urbanismo.

O segundo período, iniciado com o decreto número 3.800 no segundo governo Negrão de Lima (1965-1971) e que pôs fim a vigência do Decreto nº 6.000, tem como característica principal a suplantação dos valores artísticos para uma lógica de eficiência máxima da cidade, através de obras viárias que melhorassem a circulação de automóveis, como a ampliação da Avenida Atlântica, provocando uma deterioração no decorrer dos anos do espaço público. Embora enxergue o ano de 1971 como marco inicial desse pensamento, o autor destaca que a primeira passagem de Negrão de Lima à frente da Prefeitura (1956-1958) e a administração Carlos Lacerda (1960-1965) já ensaiavam passos nessa direção, citando o desmonte do Morro de Santo Antônio e o início da construção do Aterro do Flamengo, respectivamente. Na visão do autor, embora se encontre no segundo recorte de tempo o Rio-Orla foi uma tentativa isolada de requalificação do espaço público deteriorado, algo comum ao urbanismo pós-moderno num momento em que a urbanística presente na capital fluminense já havia largado de vez o controle da forma urbana como sua prioridade, com os elementos constituintes da paisagem sendo compreendidos como independentes, comprometendo a unidade de conjunto na cidade, bem como em sua orla marítima.

Reconhecendo a importância da praia como espaço urbano, não somente para os cariocas como para seus visitantes, e imbuído de um caráter competitivo que busca reforçar as identidades locais através de suas potencialidades, o Plano Diretor Estratégico, que afirma-se em documento como um "projeto de cidade" respalda-se na cooperação dos setores público e privado para a solução de problemas. Aponta sete estratégias para nortear o crescimento e desenvolvimento econômico da cidade para os próximos anos. Em duas delas, as estratégias 2 e 7 do documento, o *waterfront* da "cidade maravilhosa" é levemente explicitado:

A estratégia 2 (denominada "Rio acolhedor"), que inspirou projetos como o Rio Cidade e o Rio-Mar, tem como meta melhorar a relação dos moradores da cidade com seu entorno através da organização e desprivatização do espaço público, despoluindo as praias (com destaque para aquelas nas baías de Guanabara e Sepetiba). Um dos objetivos é "qualificar e fortalecer a vida dos bairros e melhorar a qualidade dos espaços públicos" (1995, p.31) para tornar a cidade mais acolhedora por meio da eliminação de barreiras à mobilidade dos cidadãos resgatando a memória coletiva e participação da comunidade com o meio-ambiente. Quanto ao *waterfront* cabe tão somente, e indiretamente, as ações 2.1.1 que visam melhorar as zonas verdes e os espaços naturais

³² Além da elevação da cultura urbanística no seio do aparelho estatal através de medidas como a criação do Conselho de Urbanismo, o autor destaca o decreto nº 6.000 como um indutor para verticalização da orla, bem como da cidade, dado que um decreto nº 391 de autoria de Pereira Passos (1903) era mais restritivo quanto à altura das construções, o que permitiu um crescimento horizontal na Zona Sul no primeiro quartel do século XX.

promovendo o monitoramento dos ecossistemas costeiros urbanos, e 2.1.2 que propõe a Despoluição da bacia hidrográfica da Baixada de Jacarepaguá, que acaba atingindo as praias da AP-4. É mencionado também um projeto de valorização da orla marítima da Baía de Guanabara (2.2.1.2), onde entrarão as praias de Botafogo e Flamengo.

Na estratégia 7 "Rio 2004: polo regional, nacional e internacional", que desenvolve uma série de projetos com prazos e efeitos sobre a imagem da cidade para torná-la uma centralidade de alcance internacional até 2004,³⁴ não encontramos nenhuma menção ao *waterfront* a despeito das propostas de redefinição do marketing da cidade com base na identificação dos cidadãos e dos agentes econômicos e sociais com a mesma, e de incrementação do mercado turismo, convertendo o Rio num mercado turístico mais "competitivo", no qual também sobressai o projeto de criação de um Sistema de Informação Turística e de Eventos.



Espaço público. Antes mesmo da conclusão do projeto, a população tomou de assalto a ciclovía na Barra da Tijuca. (O Globo, s/d, 1992)

Por fim, não encontramos nenhum projeto direto para a orla marítima no documento que apresenta o Rio como uma cidade singular, na qual há uma harmonia entre a natureza e o espaço urbano citada *en passant* através de propostas de recuperação do meio-ambiente, através da despoluição das águas. São ainda apontados o espaço público como bastante degradado - desde os anos 1970 por meio de ações que valorizassem o pedestre em detrimento da circulação da cultura automobilística - como também o resgate afetivo do local para seus habitantes que norteou programas dos governos Cesar Maia (1993-1996) e Luiz Paulo Conde (1997-2000), como o Rio Cidade e Favela-Bairro. Talvez o Plano Diretor Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro encarasse o *waterfront* como um problema resolvido pelo Rio-Orla (1990), até porque a recuperação da orla marítima da Baía de Sepetiba, na Zona Oeste, área não contemplada com o programa do governo Marcello Alencar (1989-1992), é mencionada através de um projeto específico, conforme já citado.

³³ Ano em que o Rio deveria sediar, caso ganhasse o direito junto ao Comitê Olímpico Internacional, os Jogos Olímpicos de Verão. Como se sabe, a campanha, fortemente veiculada na mídia entre os anos 1996 e 1997, fracassou clamorosamente.

Conclusão

Antes de concluir é preciso considerar que tal trabalho foi realizado como requerimento para a conclusão do curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do IPPUR/UFRJ (2015), o que impossibilitou uma maior abrangência, ficando, quem sabe, para um mestrado a extensão do que fora estudado aqui.

Conforme fora mostrado, a intervenção urbanística da orla marítima despertou muitas paixões, dos mais variados lados. Afinal não se estava interferindo num espaço qualquer, mas sim a praia, certamente a principal opção de lazer para muitos cariocas, sobretudo para os mais humildes, que não têm a oportunidade de privar de um clube particular, por exemplo. Porém enxergar o embate que se desenrolou no período de implementação como uma manifestação da cidade, seria um tanto preconceituoso, a despeito da frequência com que o assunto fora tratado na imprensa dita nobre e de um considerável número de trabalhadores ser afetado direta e indiretamente³⁵.

Sob os auspícios da Nova República e diante da comoção verificada tão logo o lançamento do projeto, a sociedade civil, através das associações de moradores - que viviam seu apogeu desde o fim da ditadura militar (1985) - prontamente se posicionou, nos espaços a ela reservado, como a imprensa escrita, televisiva e falada e a Câmara dos Vereadores. Procurou modificar alguns pontos do edital durante o concurso e depois da escolha do vencedor que iam de encontro aos seus mais variados interesses, como a preservação das características da borda do mar de cada bairro afetado pelo Rio-Orla, evitando assim uma padronização completa. Muito embora algumas solicitações acordadas entre as associações, o IAB e a Prefeitura não tenham sido atendidas - entre as quais a presença de um representante das associações quando da escolha do projeto vencedor e o arrasamento de dunas nas praias da Barra e Recreio - ressalte-se o canal de diálogo aberto pelo poder público entre 1990 e primeiro semestre de 1991, algo antes inimaginável na política brasileira.

Apesar de incômoda à Prefeitura, é de grande vulto que o Rio-Orla e toda a polêmica que o envolveu tenham colocado em pauta nos meios jornalísticos³⁶ a discussão do espaço público e sua utilização, como nunca antes fora visto na cidade do Rio de Janeiro, com tantas opiniões apaixonadas e embasadas sobre o tema. Provavelmente as irregularidades ambientais cometidas no período seriam maiores não fosse a grita servindo para criar uma política ecológica para o Rio de Janeiro, com uma agenda específica que marcou a década de 1990. Esta política inclusive surgiu em 1992 para eleger ao cargo de vereador, sob a sigla do Partido Verde, o atual prefeito Eduardo Paes. Até mesmo a cultura do lazer à beira-mar, como o *jogging* e, certamente, as bicicletas tem um antes e depois do Rio-Orla, que lançou luz à normatização do uso das ciclovias.

Vimos que a Eco-92, evento que colocou o Rio aos olhos do mundo por duas semanas, não foi nada além de uma mera fachada, um pretexto discursivo para justificar o investimento de milhões no projeto de remodelação da imagem da orla marítima, que

³⁴ Os “laranjas” de João Barreto.

³⁵ Em conversa informal com o arquiteto Antônio Correia, funcionário da Secretaria Municipal de Urbanismo, o mesmo disse que o Rio-Orla eclipsou os investimentos realizados por Marcello Alencar na urbanização e pavimentação de logradouros públicos na Zona Oeste, uma vez que não encontravam espaço na imprensa tradicional.

não combinava com a desordem e o caos social que assolavam o país, e consequentemente, a cidade do Rio de Janeiro considerada a principal vitrine do país ao exterior.

A incivilidade e a falta de higiene dos trailers tornam-se o senso comum construído pelo discurso oficial por parte dos governantes e pela imprensa, justificando uma intervenção milionária da parte do poder público que, diante da dificuldade de controlar a desordem urbana – que via na praia mais um espaço para sua manifestação – resolve por meio de um concurso urbanístico e imposições futuras, como a proibição de garrafas de vidro, frituras, entre outras, naquele espaço que é considerado a “vitrine da cidade”. Imagem simbólica de uma metrópole com mais de cinco milhões de habitantes, cuja maioria habita distante do balneário, que foi sendo construída ao longo do século XX por meio de políticas públicas que primaram pelo urbanismo esteticista e cerceamento de atividades insalubres para o seu entorno através de zoneamento.

Finalmente, parece evidente o Rio-Orla (1990) iniciou um processo de privatização da praia que se deu nos anos seguintes.³⁷ A John's, de propriedade de João Barreto, com ligações com a Pepsi Cola, evidenciou a presença de grandes organizações naquele espaço ao procurar, por meio de uma licitação, atrair empresas do ramo de bebidas para bancar a substituição dos trailers por modernos quiosques. Apesar de uma aparente, à primeira vista, inércia do Estado quanto à orla marítima no período pré-Marcello Alencar, ele sempre esteve lá garantindo renovações e concedendo licenças, na surdina, ao apagar das luzes, como em dezembro de 1988, para favorecer empresários como o João Barreto, que bancou, segundo suas próprias palavras, campanhas do PDT. A própria existência da “bancada do cachorro-quente” na Câmara, sob a alegação (de fachada?) de que estavam defendendo os trailistas, corrobora a suspeita. Infelizmente, quem de fato saiu perdendo foram aqueles poucos que tinham trailers irregulares – não cartelizados - e que tiveram sua fonte de sustento apreendida sumariamente pela força municipal, e os que não foram contemplados no sorteio. Estes trailistas partiram para a ilegalidade, construída pelo capital e que, a partir da gestão César Maia (1993-1996), não terá mais a complacência dos períodos anteriores, conforme indica Luciana Lago:

(...) O discurso da ordem se impõe e a prática da tolerância com a ilegalidade é substituída pela repressão. Programas de urbanização convivem com os de remoção e se somam a projetos de ordenamento e controle dos espaços públicos, como as ações de repressão aos camelôs e o gradeamento de praças. Tudo em nome da ordem social e urbana indispensável para o afluxo de investimentos externos. Quadro bastante semelhante ao encontrado no Rio de Janeiro do início do século, quando a burguesia local, juntamente com o Estado, deu início ao projeto de construção da cidade moderna que, para se tornar atrativa para o capital, tinha que ter sua classe perigosa sob controle. (...) Tudo indica que esse padrão de estruturação do espaço urbano, marcadamente desigual, se prolongará ainda por muito tempo³⁸.

³⁶ A empresa Orla Rio, do filho do empresário João Barreto, exerce o monopólio dos quiosques na orla marítima.

³⁷ LAGO, Luciana (op.cit, p.230)

Referências bibliográficas

A POLEMICA DO RIO-ORLA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 24 ago. 1991. Cidade, p.3.

ABREU, Maurício de A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987. 156p.

ALENCAR, Marcello. Dignidade e decoro. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 31 ago. 1991. Opinião, p.11.

_____. O humorista sumiu. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 10 ago. 1991. Opinião, p.11.

ANO NOVO, RIO NOVO. **O Dia**, Rio de Janeiro. 2 jan. 1992.

ARANTES, Otilia B. Fiori. Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica. São Paulo: Edusp, 1999. 224p.

_____. “Uma estratégia fatal – a cultura nas novas gestões urbanas” In: ARANTES, Otilia; MARICTO, Ermínia; VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único – desmanchando consensos. 2ed. Petrópolis: Vozes, 2000. p.11-74.

ASSIS, Roberto de. Povo “inaugura” Rio-Orla: fim da polêmica. **O Globo**, Rio de Janeiro, 31 ago. 1992, Copacabana, p.10-11.

_____. Projeto Rio-Orla cria polêmica entre Prefeitura e comunidade. **O Globo**, Rio de Janeiro, 26 mai. 1991. Copacabana, p.16.

BARBIÈRE, Lygia. Nos trailers, limpeza ainda é rara. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23. fev. 1989. Barra, p.20.

BEM KLAUSS, Adyr. Concurso Orla é legal. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 8 ago. 1990. Opinião, p.9.

_____. Orla do Rio. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 dez. 1990. Opinião, p.8.

BENCHIMOL, Jaime Lerry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990. 377p.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. O longo caminho. 19a ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. 256p.

CECCHETTO, Fátima, “As Galeras Funk Cariocas: entre o lúdico e o violento” IN: VIANNA, Hermano (org.) **Galeras cariocas: territórios de conflitos e encontros culturais**. Rio de Janeiro: ed. UFRJ, 1997. p. 93- 116.

CONCURSO DA PREFEITURA E IAB ESCOLHE PROJETOS PARA A ORLA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 8 jun. 1990. Cidade, p.3.

CONFUSÃO NA ORLA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 17 jun. 1991. Opinião, p.8.

CPI INVESTIGA SE RIO-ORLA SEGUE PROJETO. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 4 out. 1991. Cidade, p.4.

CURRY, Andreia. Ladrões de bicicleta em Ipanema. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 6 fev. 1992. Cidade, p.1.

EDGAR ACUSA MONOPÓLIO DE TRAILERS NA PRAIA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 25 ago. 1991. Cidade, p.4.

FARIAS, Patrícia. Um espetáculo democrático? Reflexões sobre espaço público e cor/raça a partir da praia carioca. IN: (orgs.). **Interlocuções urbanas**: cenários, enredos, atores. Rio de Janeiro: Arco Iris, 2008. p. 97-110

FRIDMAN, Fania; SIQUEIRA, Eduardo Cezar. Uma cidadela global no Rio de Janeiro. **Revista Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n.9, p.29-40, 2003.

GOHN, Maria da Glória. **O Protagonismo da sociedade civil**: movimentos sociais, ONG's e redes solidárias. São Paulo, Cortez, 2005. 125p.

_____. **Reivindicações populares urbanas**: um estudo sobre as associações de moradores de São Paulo. São Paulo: Cortez, 1982.170p.

GONÇALVES, Rafael Soares. "Rio de Janeiro: laboratório de políticas públicas" IN: **Favelas do Rio de Janeiro**: história e direito. Rio de Janeiro: Pallas, PUC-Rio, 2013. p.261-290.

GOVERNADOR CHAMA MARCELLO DE "PALHAÇO". **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 21 nov. 1992. Cidade, p.13.

GRILLO, Cristina. O obudsman da tribo de Ipanema. **O Globo**, Rio de Janeiro. 15 set. 1991. Grande Rio, p.15-16.

LAGO, Luciana Corrêa do. **Desigualdade e segregação na metrópole**: o Rio de Janeiro em tempo de crise. Rio de Janeiro: Revan, 2000. 238p.

LEAL, Luciana Nunes. Trânsito ameaça futuro da Barra da Tijuca. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 25 out. 1991. Cidade, p.6.

_____. Alimentação de alto risco. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 14 mai. 1990. Cidade, p.1.

LEFEBVRE, Henri. **O direito a cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008. 144p.

LIXO É A MARCA DO COMÉRCIO NAS PRAIAS. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 28 abr. 1990. Cidade, p.1.

IAB RESPONDE À CRÍTICAS DAS ASSOCIAÇÕES. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 5 jul. 1990. Cidade, p.4.

IPOBE: RIO QUER TRAILERS PADRONIZADOS. **O Globo**, Rio de Janeiro, 4 nov. 1990. Grande Rio, p.33.

IWATA, Nara. **A orla marítima carioca: urbanismo e representação social da realidade**. 2001. 74f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura - teoria e projeto) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 252p.

_____. "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio." **Espaço e Debates - Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, São Paulo, n. 39, p.39-64, 1996.

O'DONNELL, Júlia. **A invenção de Copacabana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013. 255p.

ÔNIBUS DEIXAM ORLA DA ZONA SUL EM FEVEREIRO. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 31 jan. 1992. Cidade, p.2.

ORLA CORRE CONTRA O TEMPO. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 5 mai. 1992. Cidade, p.3.

MANIFESTAÇÃO CONTRA O RIO-ORLA CONQUISTA A ADESÃO DE 2 MIL. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 26 ago. 1991. Cidade, p.4.

MARQUEIRO, Paulo Sérgio; VIEIRA, Agostinho. Prefeito quer concluir Rio Orla até o verão. **O Globo**, Rio de Janeiro, 2 set. 1991. Grande Rio, p.9.

_____.; RODRIGUES, Sérgio. Cariocas aprovam projeto Rio-Orla. **O Globo**, Rio de Janeiro, 1 set. 1991. Grande Rio, p.26.

MARQUES, Andrezza Cristina de O. Silva; MOREIRA, Angela. Políticas públicas de requalificação para o Rio de Janeiro: três momentos de intervenções locais". **Licere**, Belo Horizonte, v.10, n.2, p.1-37, ago, 2007.

MOTTA, Marly. "A social-democracia trabalhista: Marcello Alencar e a política no Rio de Janeiro". **Cadernos do desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n.1, fev, p.148-161, fev, 2003.

MORAIS, Paulo Jardim. **O Rio e o mar na orla sul da baía**. 2014. 270f. Tese (Doutorado em Ciências da Arquitetura, linha de pesquisa Teoria, História e Crítica da Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

NOGUEIRA, Cláudio. Obstáculos do Rio-Orla são perigo à noite. **O Globo**, Rio de Janeiro, 28 nov. 1991. Grande Rio, p.18.

PARK, Robert Ezra. "A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano". IN: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. 4ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979. p.26-67.

PERGUNTAS NA AREIA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 ago. 1991. Opinião, p.8.

PLANO ESTRATÉGICO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: RIO SEMPRE RIO. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1996. 125p.

PRAIA DEIXA DE SER LAZER. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 7 out. 1991. Opinião,

PREFEITO VAI PROIBIR 'TRAILERS' NA BARRA. **O Globo**, Rio de Janeiro, 22 jul. 1990. Grande Rio, p. 20-21.

PREFEITURA VAI TAXAR EVENTOS ARTÍSTICOS E ESPORTIVOS NAS PRAIAS. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29 set. 1989. Cidade, p.3.

PROJETO RIO-ORLA: MINUTA PARA RELATÓRIO. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, IPLANRIO, 1992.

REGINENSI, Caterine. “Rio de Janeiro, cidade-espetáculo – O projeto Orla Rio: que sustentabilidade é essa?”. IN: (orgs.). **Interlocuções urbanas**: cenários, enredos, atores. Rio de Janeiro: Arco Iris, 2008. p.141-160.

RIBEIRO, Claudia Tavares. **Da Questão Urbana ao poder local**: o caso da Barra da Tijuca. 1990, 95f. Tese (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1990.

RIO FAZ CONCURSO PARA MUDAR CARA DAS PRAIAS. **Tribuna da Imprensa**, Rio de Janeiro, 6 jun. 1990.

RIO-ORLA GANHA SIMPATIA DA MAIORIA DOS CARIOCAS. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29 mar. 1992. Cidade, p.24.

RIO-ORLA, IDEIA APROVADA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 27 dez. 1991. Cidade, p.6.

RIO-ORL TRANSFORMA IDA À PRAIA NUM MAR DE OBSTÁCULOS. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 set. 1991. Grande Rio, p.11.

RUIZ, Simone. "O prefeito tem direito a dúvidas". **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro 14 ago. 1991. Cidade, p.2

_____. Polêmica cerca projeto Rio-Orla. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 ago. 1991. Cidade, p.1.

SADER, Éder. **Quando novos personagens entram em cena**: experiências, falas e lutas dos dos Trabalhadores da Grande São Paulo (1970-1980). 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 341p.

SCHIMITT, Renata. Ambulante quer suburbano na praia. **O Dia**, Rio de Janeiro, 13 nov. 1992

SENTO-SÉ, Roberto. **Brizolismo**: estetização da política e carisma. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999. 365p.

_____. “O discurso brizolista e a cultura política carioca”. **Revista Varia Política**, Rio de Janeiro, n.28, p.85-104, dez, 2002.

- SIRKIS, Alfredo. Verde carioca. Rio de Janeiro: Record, 1996. 238p.
- SOLTI, André. O Instituto de Arquitetos dos Brasil é o Rio-Orla. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 26 ago. 1991. Opinião, p.11.
- TEVS, Bruno. Em busca da imagem perdida. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 7 jun. 1990. Cidade, p.6.
- “TRAILERS” NA ORLA MARÍTIMA. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 17 mar. 1990. Cidade, p.3.
- TRAILERS SERÃO PADRONIZADOS. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 16 mar. 1990. Cidade, p.3.
- QUIOSQUES DA ORLA ABREM AMANHÃ. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29. jan. 1992. Cidade, p.1.
- VAINER, Carlos. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano” In: ARANTES, Otilia; MARICTO, Ermínia; VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único – desmanchando consensos. 2ed. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-104.
- VEREADORES TEMEM CARTEL DO SANDUÍCHE. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 9 mar. 1990. Cidade, p.3.
- VIANNA, Hermano. O mundo funk carioca. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1988. 115p.
- WERNER, Luciana; ALONSO, Paulo; ASSIS, Roberto de. Um projeto polêmico para a orla do Rio. **O Globo**, Rio de Janeiro, 1 out. 1990. Copacabana, p. 26-27.